

# **Estudio comparativo de las pólizas de seguros marítimas en embarcaciones de recreo**

## **Trabajo Final de Grado**



Facultat de Nàutica de Barcelona  
Universitat Politècnica de Catalunya

Trabajo realizado por:  
**Julià Duran Ballester**

Dirigido por:  
**Jordi Torralbo Gavilán**

Grado en Ingeniería en Sistemas y Tecnología Naval

Barcelona, 8 de marzo de 2017

Departament de Ciència i Enginyeria Nàutiques









## Resumen

Este documento pretende ser una introducción al mundo del seguro marítimo, desde los conceptos más teóricos y básicos, como pueden ser la interpretación de los distintos términos y garantías que aparecen redactados en las pólizas, modalidades de seguros, diferencias con los clausulados ingleses... hasta su parte más práctica, como pueden ser los cálculos del valor real de las embarcaciones -que debemos tener muy claros en el momento de asegurar nuestro barco-, que tipo de garantías es más conveniente contratar para cada tipo de embarcación en función de su uso o las distintas compañías aseguradoras que operan en el territorio español.





## Abstract

This document aims to be an introduction to the world of marine insurance, from its more theoretical and basic bases, such as the interpretation of the different concepts and guarantees that you can find in the policies, insurance modalities, differences with the English (Institute Yacht Clauses, IYC) clauses ... up to its more practical part, such as the calculations of the real value of the vessels -which we must have very clear at the moment of insuring our ship-, what kind of guarantees is more convenient to contract for each type of vessel, depending on its use, or different insurance companies that operate in Spanish territory.







## Tabla de contenido

Resumen.....	v
Abstract .....	vii
Índice de ilustraciones .....	xiv
1. Introducción .....	1
1.1 Recursos gráficos y del texto.....	2
2. LEGISLACIÓN APLICABLE AL SEGURO DE EMBARCACIONES EN EL ESTADO ESPAÑOL .....	3
3. ELEMENTOS DE UNA PÓLIZA DE SEGUROS DE UNA EMBARCACIÓN DE RECREO .....	5
3.1 Definiciones en la póliza .....	5
<i>Asegurador:</i> .....	6
<i>Tomador del seguro:</i> .....	6
<i>Asegurado</i> .....	7
<i>Tercero:</i> .....	7
<i>Beneficiario:</i> .....	7
<i>Póliza:</i> .....	8
<i>Embarcación:</i> .....	8
<i>Accesorios:</i> .....	9
<i>Efectos personales</i> .....	9
<i>Ocupantes:</i> .....	10
<i>Suma asegurada</i> .....	10
<i>Valor a nuevo:</i> .....	10
<i>Valor real:</i> .....	10
<i>Siniestro o avería:</i> .....	11
<i>Accidente:</i> .....	11
<i>Gastos de salvamento:</i> .....	11
<i>Daño personal</i> .....	11
<i>Pérdida económica</i> .....	11
<i>Prima:</i> .....	12
<i>Franquicia:</i> .....	12

<b>3.2 Comparación entre las definiciones de los mismos términos conceptuales en pólizas de distintas compañías .....</b>	<b>12</b>
<b>3.2.1 Comparación de términos – “Accidente” .....</b>	<b>13</b>
<b>3.2.2 Comparación de términos – “Valor venal” o “Valor Real” .....</b>	<b>14</b>
<b>3.2.3 Comparación de términos – “Abandono” .....</b>	<b>15</b>
<b>4. TIPOS BÁSICOS DE PÓLIZAS MARÍTIMAS .....</b>	<b>18</b>
<b>4.1 Seguro básico o a terceros .....</b>	<b>19</b>
¿A qué tipo de embarcaciones se recomienda contratar la póliza de seguro básica? .....	19
<b>4.2 Seguro básico con asistencia náutica y accidentes personales.....</b>	<b>20</b>
¿A qué tipo de embarcaciones se recomienda contratar la póliza de seguro básica con asistencia náutica y accidentes personales? .....	21
<b>4.3 Seguro a todo riesgo.....</b>	<b>22</b>
4.3.1 Daños propios a la embarcación o averías particulares y robo.....	23
4.3.2 Responsabilidad civil voluntaria .....	24
4.3.3 Reclamación de daños.....	24
4.3.4 Accidentes de ocupantes.....	24
4.3.5 Pérdida total.....	24
4.3.6 Asistencia en el mar y remolcaje.....	25
4.3.7 Efectos personales.....	26
4.3.8 Ampliación de garantías .....	26
¿A qué tipo de embarcaciones se recomienda contratar la póliza de seguro a todo riesgo? .....	26
<b>5. COMPARACIÓN DE LAS CLÁUSULAS INGLESAS (INSTITUTE YACHT CLAUSES 85) CON LAS CLÁUSULAS ESPAÑOLAS .....</b>	<b>27</b>
<b>5.1 Conclusiones de la comparación.....</b>	<b>30</b>
<b>6. TIPOS ESPECIALES DE SEGUROS Y PÓLIZAS MARÍTIMAS.....</b>	<b>32</b>
<b>6.1 Seguros de embarcaciones para regatas/carreras.....</b>	<b>33</b>
<b>6.2 Seguros para embarcaciones explotadas con fines lucrativos.....</b>	<b>36</b>
<b>6.3 Seguro obligatorio para embarcaciones extranjeras .....</b>	<b>38</b>
<b>6.4 Seguro de embarcaciones por días, semanas o meses.....</b>	<b>40</b>
<b>7. ESTUDIO DEL MERCADO ESPAÑOL DE EMBARCACIONES Y LA CORRELACIÓN DE LA FLOTA CON LA MODALIDAD DE SEGURO MÁS ADECUADA .....</b>	<b>42</b>
<b>7.1 Conclusiones del estudio .....</b>	<b>49</b>
<b>8. ESTUDIO COMPARATIVO DE PRECIOS DE SEGUROS.....</b>	<b>50</b>
<b>8.1 Comparación entre las distintas páginas web para buscar seguros marítimos online .....</b>	<b>51</b>



8.1.1 Terránea .....	51
8.1.2 Rastreator .....	53
8.1.3 Calcula tu seguro .....	53
8.1.4 Segurclick .....	54
<b>8.2 Comparación de precios de primas de seguros para una embarcación a motor rígida .....</b>	<b>55</b>
<b>8.3 Embarcación a vela .....</b>	<b>58</b>
<b>8.4 Moto náutica .....</b>	<b>64</b>
<b>8.5 Conclusiones del estudio comparativo .....</b>	<b>68</b>
<b>9. PROCEDIMIENTO PARA ASEGURAR UNA EMBARCACIÓN Y DATOS NECESARIOS .....</b>	<b>69</b>
<b>9.1 Datos referentes a la embarcación a aportar para suscribir la póliza .....</b>	<b>69</b>
9.1.1 Eslora .....	70
9.1.2 Año de fabricación .....	72
9.1.3 Número de plazas .....	73
9.1.4 Uso de la embarcación .....	75
9.1.5 Número de motores .....	76
9.1.6 Potencia total .....	77
9.1.7 Zona de navegación .....	77
9.1.8 Valor total .....	78
9.1.9 Dingui o embarcación auxiliar .....	88
<b>9.2 Documentación necesaria para asegurar una embarcación .....</b>	<b>89</b>
9.2.1 Relativa a los tripulantes: Titulación .....	90
9.2.2 Documentación relativa a la embarcación a asegurar .....	90
9.2.3 Otros datos .....	93
<b>10. TÍTULOS HABILITANTES PARA EMBARCACIONES DE RECREO Y PROFESIONALES .....</b>	<b>94</b>
<b>10.1 Titulaciones náuticas de recreo .....</b>	<b>94</b>
10.1.1 Gobierno de embarcaciones sin licencia .....	95
10.1.2 Licencia de Navegación (Titulín) .....	95
10.1.3 Patrón de Navegación Básica (PNB) .....	95
10.1.4 Patrón de Embarcaciones de Recreo (PER) .....	96
10.1.5 Patrón de Yate (PY) .....	97
10.1.6 Capitán de Yate (CY) .....	97
10.1.7 ¿Qué actividades podemos realizar con una titulación de recreo? .....	98
<b>10.2 Titulaciones profesionales .....</b>	<b>99</b>



10.2.1 Patrón Portuario .....	100
10.2.2 Patrón de Litoral .....	100
10.2.3 Patrón de Altura .....	101
10.2.4 Piloto de Segunda de la Marina Mercante .....	101
10.2.5 Piloto de Primera de la Marina Mercante .....	102
10.2.6 Capitán de la Marina Mercante.....	102
10.2.7 Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo (PPER).....	103
10.2.8 Proyecto de RD para la habilitación de los títulos náuticos para el desarrollo de determinadas actividades remuneradas.....	103
<b>11. PRINCIPALES EMPRESAS ASEGURADORAS DE EMBARCACIONES.....</b>	<b>105</b>
11.5 Allianz.....	106
11.21 A.M.A.....	107
11.13 Arag.....	108
11.15 Axa .....	109
11.11 Caser Seguros .....	110
11.7 Catalana Occidente .....	111
11.14 Fiatc.....	112
11.12 Generali Seguros .....	113
11.1 Helvetia .....	114
11.10 Liberty Seguros.....	115
11.4 Mapfre.....	116
11.2 Metrópolis Seguros .....	117
11.23 MGS.....	118
11.19 Murimar.....	119
11.20 Mutua Tinerfeña .....	120
11.16 Pantaenius .....	121
11.3 Patria Hispana Seguros .....	122
11.9 Plus Ultra Seguros .....	123
11.17 Reale.....	124
11.18 RGA .....	125
11.22 RSA .....	126
11.8 Seguros Bilbao.....	127
11.6 Zurich.....	128
<b>12. CONCLUSIONES GENERALES .....</b>	<b>129</b>
<b>13. BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>132</b>



<b>13.1 Legislación y otros textos legales consultados .....</b>	<b>132</b>
<b>13.2 Condicionados, pólizas, publicaciones y trabajos consultados .....</b>	<b>133</b>
<b>13.3 Consulta de páginas web, artículos e información online .....</b>	<b>136</b>
<b>13.4 Comparadores de seguros online .....</b>	<b>141</b>



## Índice de ilustraciones

### Capítulo 4

<i>Ilustración 1. Esquema conceptual tipos más comunes de pólizas</i> .....	18
<i>Ilustración 2. Imagen de un buque de Salvamento Marítimo remolcando un velero averiado. Fuente: Sasemar</i> .....	20
<i>Ilustración 3. Garantías particulares de los seguros a "Todo Riesgo"</i> .....	22
<i>Ilustración 4. Incendio de varias embarcaciones en Port Forum en marzo de 2017. Diez de ellas fueron pérdida total. Fuente: nauta360</i> .....	25

### Capítulo 5

<i>Ilustración 5. Tabla resumen comparativa de las distintas garantías en las cláusulas inglesas y españolas. Se explica a continuación cada garantía con mayor detalle.</i> .....	28
<i>Ilustración 6. Cláusula 19, sobre la cobertura de embarcaciones veloces, de una póliza IYC inglesa.</i> .....	29

### Capítulo 6

<i>Ilustración 7. tipos de seguros y pólizas marítimas especiales.</i> .....	32
<i>Ilustración 8. Actividades para las que se necesitan seguros de competición o específicos.</i> .....	34
<i>Ilustración 9. Imagen de la salida en una de las pruebas tácticas del Conde Godó de vela 2015, clase ORC1. Fotografía propia.</i> .....	35
<i>Ilustración 10. Flota de embarcaciones de chárter. Imagen propia.</i> .....	37
<i>Ilustración 11. Imagen de una bandera belga en un puerto deportivo español. Foto: Diego Yriarte</i> .....	39

### Capítulo 7

<i>Ilustración 12. Estadísticas de días navegados por año, según el tipo de embarcación, en 2013. Publicado en <a href="http://www.Statista.com">www.Statista.com</a>.</i> .....	43
<i>Ilustración 13. Datos de embarcaciones en el estado español el año 2013. Imagen sacada del informe "2013 Boating Industry Statistics Book"</i> .....	44
<i>Ilustración 14. Segmentación por mercados. Página del informe "El mercado de embarcaciones de recreo. Enero – Diciembre 2017" se enero de 2018, publicado por ANEN.</i> .....	45
<i>Ilustración 15. Segmentación por esloras. Página del informe "El mercado de embarcaciones de recreo. Enero – diciembre " de septiembre de 2016, publicado por ANEN.</i> .....	47
<i>Ilustración 16. Datos sobre las pólizas de seguro marítimo 2003-2007. *</i> .....	47
<i>Ilustración 17. Datos sobre las pólizas de seguro marítimo 2008-2012, facilitadas por ICEA. Tabla extraída de la tesis doctoral de José Ramón Ganzález de Vega López.</i> .....	48

### Capítulo 8

<i>Ilustración 18. Esquema resumen de la comparación realizada.</i> .....	50
<i>Ilustración 19 Primera página visible una vez introducido tu interés en las embarcaciones.</i> .....	52
<i>Ilustración 20 Mensaje mostrado después de rellenar los correspondientes formularios para la contratación del seguro. Fuente: Calculatuseguro.</i> .....	54
<i>Ilustración 21 Precio de la prima del seguro de la embarcación por un día, modalidad a terceros con asistencia náutica y accidentes personales. Dominio Rastreator.</i> .....	56

<i>Ilustración 22 Precio de la prima de un contrato de RC obligatoria. Dominio terranea.</i>	56
<i>Ilustración 23 Precio de prima de seguro de RC + Asistencia náutica + accidentes personales. Dominio terranea.</i>	57
<i>Ilustración 24 Precio de prima de seguro RC + asistencia náutica. En este caso no incorpora accidentes personales. Dominio segurclick.</i>	57
<i>Ilustración 25 Seguro RC + asistencia náutica para el velero antes expuesto. Dominio Calculatuseguro.</i>	60
<i>Ilustración 26 Seguro RC + asistencia náutica para uso privativo y regatas para el velero antes expuesto. Dominio Calculatuseguro.</i>	60
<i>Ilustración 27 Precio seguro por día. Dominio Rastreator.</i>	61
<i>Ilustración 28 Precio seguro RC básico. Dominio terranea.</i>	61
<i>Ilustración 29 Precio seguro RC + asistencia náutica + accidentes personales. Dominio terranea.</i>	62
<i>Ilustración 30 Seguro todo riesgo condiciones españolas. Dominio terranea.</i>	62
<i>Ilustración 31 seguro a todo riesgo con condiciones inglesas. Dominio terranea.</i>	63
<i>Ilustración 32 Precio Seguro Rc básico para la moto náutica antes expuesta. Dominio terranea.</i>	65
<i>Ilustración 33 Precio prima RC + asistencia náutica + accidentes personales. Dominio terranea.</i>	66
<i>Ilustración 34 precio prima seguro a todo riesgo condiciones españolas. Dominio terranea.</i>	66

## Capítulo 9

<i>Ilustración 35 Cuadro resumen general de documentación a aportar con hipervínculos activos de los puntos tratados en el apartado.</i>	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<i>Ilustración 36 Ejemplo de elemento elongador de eslora desmontable. Botalón de aluminio, usado para prolongar la eslora un metro -en este caso es para alejar el Gennaker o asimétrico y favorecer la navegación-. Imagen extraída de <a href="https://alfonsobonet1.wixsite.com/puma34/equipamiento-1">https://alfonsobonet1.wixsite.com/puma34/equipamiento-1</a></i>	71
<i>Ilustración 37 Plataforma de baño, que al estar desplegada también incrementa la eslora, incluida en la definición anterior. Imagen sacada de <a href="http://5starmotorcruisers.com.au/boats/azimut-flybridge-60/#prettyPhoto">http://5starmotorcruisers.com.au/boats/azimut-flybridge-60/#prettyPhoto</a></i>	72
<i>Ilustración 38. Recorde de uno de los apéndices informativos que podemos encontrar en la página web de fomento. Aquí se pueden apreciar las zonas de navegación nuevas, las anitguas, límites de las mismas y correspondencia de estas con la categoría de diseño.</i>	73
<i>Ilustración 39. Ejemplo de la placa de categoría de diseño, donde indica el despacho de personas y carga en función de la zona de navegación. Imagen de apuntes: "Inspección de embarcaciones de recreo. FNB-UPC"</i>	74
<i>Ilustración 40. Imagen explicativa de las zonas de navegación. Obtenida en <a href="http://www.fondear.org">www.fondear.org</a></i>	77
<i>Ilustración 41. Resultados de la búsqueda anterior encontrados en <a href="http://www.topbarcos.com">www.topbarcos.com</a></i>	81
<i>Ilustración 42. Tabla de precios medios de un Princess 55 creado por la propia página.</i>	82
<i>Ilustración 43. Resultados de la búsqueda en <a href="http://www.boats.com">www.boats.com</a></i>	82
<i>Ilustración 44. Resultados encontrados en <a href="http://www.barcos24.com">www.barcos24.com</a>, no correspondidos exactamente con nuestro modelo.</i>	83
<i>Ilustración 45. Nota explicativa del cálculo del precio de embarcaciones.</i>	86
<i>Ilustración 46. Precio de mercado 2018 de una embarcación del mismo modelo que la analizada.</i>	86
<i>Ilustración 47. Precio de motor en función del combustible y la potencia.</i>	87
<i>Ilustración 48. Porcentaje de depreciación de cascos y motores en función del tiempo.</i>	87
<i>Ilustración 49. Esquema resumen de la documentación a aportar por nuestra parte al seguro.</i>	89
<i>Ilustración 50. Ejemplo de un certificado de navegación belga, bandera tan común y comentada en los últimos años. Fuente propia.</i>	91
<i>Ilustración 51. Imagen propia creada para representar el modelo de una matrícula de embarcación, inventada la misma.</i>	91
<i>Ilustración 52. Certificado de registro en España, expedido por la DGMM. Fuente propia.</i>	93



## Capítulo 10

<i>Ilustración 53. Esquema resumen de las titulaciones náuticas de recreo. Ordenadas de izquierda a derecha -en sentido creciente- en función de eslora y distancia de navegación a costa. ....</i>	<i>94</i>
<i>Ilustración 54. Esquema resumen de las titulaciones profesionales .....</i>	<i>99</i>







## 1. Introducción

Como se ha comentado en el resumen, este documento pretende ser una introducción al mundo del seguro marítimo, desde sus bases más teóricas y básicas, como pueden ser la interpretación de los distintos términos y garantías que aparecen redactados en las pólizas, modalidades de seguros, diferencias con los clausulados ingleses... hasta su parte más práctica, como pueden ser los cálculos del valor real de las embarcaciones -que debemos tener muy claros en el momento de asegurar nuestro barco-, que tipo de garantías es más conveniente contratar para cada tipo de embarcación en función de su uso o las distintas compañías aseguradoras que operan en el territorio español.

Para llegar comprender el mundo del seguro marítimo comenzaremos introduciendo brevemente la legislación que lo rige, pues esta será la que marque las pautas de redacción -y por lo tanto aplicación- de las pólizas de seguro marítimas. Una vez realizada esta breve -pero necesaria- introducción, seguiremos explicando los distintos tipos básicos de pólizas marítimas, que son aquellos que no tienen acepciones especiales y, por lo tanto, los más contratados.

Una vez ya dominados los tipos básicos de pólizas, pasaremos a un terreno más complicado: hablaremos sobre las pólizas con clausulado inglés, comparándolos con los españoles, y posteriormente aquellas pólizas que llamamos en este documento especiales, debido al uso particular que se da a la embarcación (regatas, chárter, embarcación de trabajo...).

Ya conocedores de todos los tipos de seguros de embarcaciones, se procederá a realizar un análisis del mercado y parque de embarcaciones en el territorio español. Esto nos ayudará a tener una idea más general de los tipos de embarcaciones que encontraremos navegando y será de gran ayuda para el posterior análisis de evolución del sector de los seguros marítimos en los próximos años. Para ello tendremos en cuenta las nuevas modalidades de seguro, introducidas con las nuevas tecnologías, como pueden ser los seguros por días, semanas o meses, que pueden ser muy útiles a gran parte del parque español de embarcaciones.

El último punto importante en cuanto a seguros, una vez ya conocedores de todos sus secretos, consistirá en explicar el procedimiento para asegurar nuestra embarcación. Se explicará paso por paso que debemos hacer y que documentación deberemos aportar.

Una vez explicados todos los puntos anteriores, se aporta un listado con las empresas aseguradoras más grandes que operan dentro del territorio español, con su contacto, para

poder proceder, si así se quisiera, a la contratación de un seguro o a la petición de las cotizaciones de los mismos.

## 1.1 Recursos gráficos y del texto

Para que, con una rápida mirada al texto, se pueda distinguir claramente que se está tratando y si se trata de opiniones, ejemplos, textos de pólizas... hemos ideado unos códigos visuales y textuales que explicamos a continuación:

### Citas textuales:

*Cuando se cite textualmente una parte de una póliza marítima, esta aparecerá en una fuente azul en cursiva, como la que aparece escrita este texto.*

### Ejemplos:

*Cuando se ponga un ejemplo de lo que se está explicando, para ayudar así a una mejor comprensión los conceptos explicados al lector, se utilizará un texto gris con un tamaño de letra algo más pequeño que el habitual y en cursiva (como se encuentra escrito este texto). Este mismo texto se encontrará centrado en la página donde se encuentra.*

### Opinión personal:

Cuando durante el trabajo se dé una opinión personal, aunque estas estén basadas en los conceptos teóricos y prácticos explicados, se encuadrará en un cuadro amarillo con bordes azules, como se encuentra este texto.

### Esquemas explicativos:

En algunas ocasiones, cuando el apartado a explicar pueda dar lugar a confusiones debido a nomenclaturas complejas, o por los distintos apartados y/o subapartados, se realizarán pequeños cuadros conceptuales. Estos se situarán antes de empezar la explicación, con la intención de situar al lector sobre los conceptos más importantes futuramente tratados y su interrelación

Ejemplo real:





## 2. LEGISLACIÓN APLICABLE AL SEGURO DE EMBARCACIONES EN EL ESTADO ESPAÑOL

Al no ser expertos en la legislación referente al seguro marítimo basaremos los comentarios de esta parte del trabajo en profesionales del sector.

Ya entrando en el objeto del trabajo, procederemos a citar y diferenciar varias leyes y reales decretos que afectan directamente a la náutica española en materia de seguros marítimos.

Por un lado, tenemos la Ley de Navegación Marítima<sup>1</sup>, en cuyos artículos 463-467 se establece la obligatoriedad por parte de cualquier naviera de contratar un seguro de “Responsabilidad Civil” (RC) en la que pudieran incurrir por la explotación mercantil de sus buques. Estos artículos de la Ley antes nombrada, que en un principio no afectarían a la náutica deportiva, aunque esto deja de ser así cuando hablamos de embarcaciones en régimen de chárter náutico con tripulación, puesto que, según el artículo 312 de la misma ley, se regiría por las mismas normas que los buques. A consecuencia de ello las empresas navieras deberán cumplir con las obligaciones derivadas de normas internacionales como pueden ser: Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil de 1969, enmendado por el Protocolo de Londres del 27 de noviembre de 1992 y el Convenio Internacional de Bruselas del 17 de diciembre de 1971.

Por otro lado, dejando de lado las leyes que afectan a buques de transporte de pasajeros y sus navieras, tenemos el REAL DECRETO (RD) 607/1999<sup>2</sup> por el que se regula el seguro obligatorio de responsabilidad civil de embarcaciones de recreo o deportivas. Este RD establece cuantías mínimas del importe de RC a asegurar, tanto en daños materiales como en daños personales, sin resultar estos un límite de Responsabilidad, por lo que en caso de considerarse oportuno se podrá contratar una extensión de la franja de cobertura de daños RC (e incluso, como se verá más adelante, daños propios a la embarcación).

---

<sup>1</sup> Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. Publicada en el BOE nº 180 el viernes 25 de Julio de 2014.

<sup>2</sup> REAL DECRETO 607/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas. Publicada en el BOE nº 103 el viernes 30 de abril de 1999.



Establece también la obligatoriedad de asegurar la RC por parte de embarcaciones extranjeras que naveguen en aguas territoriales o interiores españolas. En caso de la ausencia del mismo se establece un régimen sancionador, independiente de las responsabilidades penales en las que se pudiera incurrir.

También se pretende facilitar la prueba de la existencia del mismo seguro mediante la presentación del recibo o justificante de prima del mismo, aligerando así el régimen general de la Ley de Contrato de Seguros (LCS)<sup>3</sup>. Cabe remarcar que, a día de hoy, a diferencia del tráfico de vehículos, aún debe mostrarse dicho justificante por falta de una base de datos de embarcaciones aseguradas por parte de la administración competente.

Todos estos seguros, y otros que contrate el asegurado respecto a su embarcación, quedarán regulados por la LCS, teniendo en cuenta al tercero perjudicado sin que valga pacto en contrario.

Hay que tener en cuenta que, independientemente del seguro contratado (condiciones españolas o inglesas, siendo cada vez más comunes estas últimas en seguros a todo riesgo), si la embarcación es española y es usada de forma privada por su propietario, la cobertura quedará sometida a las normas tutelares e imperativas de la Ley 50/80 (LCS) y en ningún caso a la Ley de Navegación Marítima de 2014<sup>4</sup> (LNM) o a cualquier otra ley del país. Lo mismo ocurrirá en caso de que el arrendatario, debidamente titulado, incurra en algún siniestro, en cuanto a responsabilidad civil se refiere.

En el caso de las embarcaciones explotadas comercialmente con tripulación, la ley que regulará las mismas será la pactada entre el asegurado y el asegurador, pudiendo ser esta la LNM 2014 o cualquier otra, independientemente de la bandera del buque.

---

<sup>3</sup> LEY 50/1980, de 8 de octubre. de Contrato de Seguro. Publicada en el BOE n. 250 del 17 de octubre de 1980.



### 3. ELEMENTOS DE UNA PÓLIZA DE SEGUROS DE UNA EMBARCACIÓN DE RECREO

En este apartado, utilizaremos diversas pólizas de seguro de embarcaciones para analizar los elementos que aparecen en el apartado de definiciones generales de términos, previas a las cláusulas de seguros de las mismas. Es muy importante entender cada punto de la póliza cuando se quiere asegurar una embarcación, ya que los pequeños detalles son los que mayores problemas nos pueden causar cuando suceda un siniestro.

En las definiciones utilizadas por las distintas compañías se podrá apreciar una pequeña variación en las palabras usadas. No obstante, como demostraremos a continuación, vendrán a decir lo mismo. Eso se debe a la necesidad de describir y definir de forma correcta los elementos, para evitar posibles problemas legales debidos a redacciones deficientes.

También se podrá apreciar que en algunas pólizas se definen palabras u objetos de las mismas que en otras pólizas no. Esto va a criterio del asegurador, quién decide que incluirá en el glosario dependiendo de sus experiencias previas, generalmente marcadas por juicios o arbitrajes con resultados desfavorables. Aquí pondremos algunos ejemplos e incluiremos la mayoría de definiciones realizadas por las compañías, intentando recoger los términos más importantes.

En la mayor parte de las pólizas, los elementos citados a continuación estarán definidos, bien sea en el apartado de definiciones o en un apartado posterior dedicado a ese término en concreto.

#### 3.1 Definiciones en la póliza

A continuación, citaremos el apartado de definiciones, previo al contenido de la póliza, incluido por “Liberty Seguros”, mediante el cual analizaremos los elementos más importantes a tener en cuenta.

Los términos analizados serán: Asegurador, Tomador del seguro, Asegurado, Tercero, Beneficiario, Póliza, Embarcación, Accesorios, Ocupantes, Suma Asegurada, Valor a nuevo, Valor real, Siniestro o avería, Accidente, Gastos de salvamento, Daño Personal, Pérdida económica, Prima y Franquicia.



Cada uno de estos términos será analizado en la profundidad que el mismo requiera, dependiendo de la dificultad de comprensión del mismo. En los casos donde se oportuno, se acompañarán las explicaciones de ejemplos prácticos, estos tienen una clara intención didáctica sobre el término aplicado. Así pues, procedemos a analizar la primera definición.

*Asegurador: La sociedad aseguradora es Liberty Seguros, Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A. quien suscribe la póliza junto con el tomador del seguro y se obliga, mediante el cobro de la correspondiente prima, al pago de la prestación correspondiente a cada una de las garantías que figuran incluidas en las condiciones particulares, con arreglo a los límites y condiciones establecidos en la póliza.*

En este apartado se define quien es la empresa aseguradora, así como las obligaciones de las mismas. En esta póliza el asegurador es Liberty seguros, puesto que trabajamos con la póliza de esta compañía, pero podría ser cualquier otra, por ejemplo, [de esta lista](#) (apartado 9, del presente documento).

*Tomador del seguro: La persona física o jurídica que, juntamente con el asegurador, suscribe este contrato, y al que corresponden las obligaciones que del mismo se deriven, salvo las que por su naturaleza deban ser cumplidas por el asegurado.*

Es la persona que contrata el seguro con el asegurador, acordando o aceptando las condiciones de la póliza. Las facturas del mismo irán a su nombre y suele coincidir con el propietario de la embarcación.

Como bien dice el párrafo analizado, puede ser una persona física o una empresa (persona jurídica).

Es el tomador del seguro, y no el asegurado, quien tiene el deber de comunicar cualquier siniestro ocurrido, así como aminorar las consecuencias del mismo.

*Por ejemplo: en caso de una vía de agua en una embarcación amarrada con peligro de hundimiento, es quien tiene el deber de contratar el travel lift que coloque a la misma en dique seco, puesto que ello minorará las consecuencias del siniestro.*



También es el tomador quien debe informar de cualquier cambio que pudiera afectar a la póliza contratada, aunque también es posible que informe de ello el asegurado, no siendo esto su obligación.

*Por ejemplo: en una embarcación a vela, esta participa en una regata, no habiéndolo mencionado a la hora de contratar el seguro. En caso de no informar a la compañía aseguradora, esta podría no cubrir un siniestro ocurrido durante la misma y como consecuencia de esta.*

*Asegurado: Persona física o jurídica titular del interés objeto del seguro. El naviero o propietario de la embarcación, en su caso la persona que debidamente autorizada por el propietario la patronee o pilotee, las que le secunden en el gobierno de la misma y los esquiadores que pueda arrastrar la embarcación, salvo que se diga otra cosa en la cobertura de que se trate, y que, en defecto del tomador del seguro, asume las obligaciones y los derechos derivados del contrato, salvo aquellos que por su naturaleza deban ser cumplidos por el tomador del seguro.*

El asegurado es la persona, física o jurídica, cuyo interés defiende el seguro contratado por el tomador (coincidan o no). Es la persona que gozará de los derechos y coberturas de la póliza contratada.

El asegurado podrá ejercer las obligaciones del tomador, no pudiéndose negar a ello la compañía aseguradora.

*Por ejemplo: el asegurado puede pagar la póliza, aunque no sea deber del mismo.*

*Tercero: Cualquier persona física o jurídica distinta del tomador del seguro, el asegurado, el naviero, el usuario de la embarcación, el piloto o patrón, las personas que sean transportadas o las que intervengan profesionalmente en la reparación, mantenimiento y/o conservación de la embarcación.*

Dicho en otras palabras, un tercero es cualquier persona que no conste en el contrato de seguro, ni en ningún otro contrato profesional: explotación (dotación) o reparación o mantenimiento de la embarcación.

*Beneficiario: La persona, física o jurídica, titular del derecho a la indemnización.*





El beneficiario es la persona que tiene derecho a recibir, de manos del asegurador, las diversas prestaciones del seguro que se ha contratado. Generalmente será el asegurado, excepto en casos puntuales como pueden ser el de la muerte del asegurado.

***Póliza:** El documento que contiene las condiciones reguladoras del contrato de seguro. Forman parte integrante de la póliza: las condiciones generales; las particulares; las especiales, y los suplementos o apéndices que se emitan a la misma para complementarla o modificarla.*

De esta definición es importante remarcar que la póliza es la suma de las partes de la misma, no sólo las condiciones generales. Esto puede tener especial interés en la mayoría de casos, ya que será en las condiciones especiales o particulares donde se especificarán detalles que pueden ser claves en las coberturas.

***Por ejemplo:** Participación en regatas, aplicaciones de franquicias, obligatoriedad de encontrarse amarrada o en dique seco en caso de no usarse un tiempo determinado, condiciones del sponsor en caso de tenerlo, explotación comercial de la embarcación...*

***Embarcación:** Objeto flotante de uso privado destinado a la navegación de recreo o deportiva propulsada a motor o a vela. Quedan incluidas las motos acuáticas y las embarcaciones que carezcan de motor que sean superior a seis metros de eslora.*

En el caso de la definición de la embarcación hay que tener especial cuidado en dos casos:

- Embarcaciones de superior eslora a 24m, ya que en ese momento dejan de ser embarcaciones y pasan a ser buques de recreo.
- Embarcaciones de vela inferiores a 6m de eslora.

***Por ejemplo:** Un catamarán de recreo. Por su valor, que puede superar los 15.000€ sin ningún problema, puede ser un riesgo que se quiera asegurar y no estaría incluido en la definición de este condicionado general como embarcación. Por ello hay que poner especial cuidado en estos casos y mencionar que se trata de una embarcación no motorizada inferior de 6 metros, evitando así cualquier futuro problema.*



*Accesorios: Son aquellos que, formando parte integrante de la embarcación, estén unidos y fijados a la misma, y/o aquellos elementos que sean necesarios para la navegación y detallados expresamente en póliza. Deberán declararse expresamente en condiciones particulares cada uno de los accesorios cuyo valor unitario supere los 600 euros.*

*Efectos personales: Son todas aquellas prendas y objetos de uso y disfrute personal, que en cada momento lleven las personas a bordo de la embarcación asegurada y que no sean necesarias para la navegación y gobernabilidad de la misma. Se consideran como tales también los aparejos y equipos de pesca, esquí acuático y submarinismo. Deberán declararse expresamente en condiciones particulares cada uno de los accesorios cuyo valor unitario supere los 600 euros.*

Por la importancia de estas dos definiciones en conjunto, las analizaremos juntas.

El apartado de accesorios de la póliza es uno de los que nos puede dar más dolores de cabeza a la hora de la verdad cuando ocurre un siniestro. Como podemos leer, son considerados como accesorios aquellos elementos fijos, o no, en la embarcación, que sean necesarios para la navegación.

Al no definir exactamente que es necesario para la navegación, o sólo una ayuda a la misma, nos podemos encontrar con problemas a la hora de afrontar roturas o robos de accesorios.

***Por ejemplo:** El equipo de viento de un velero, que puede superar con creces los 1.000€, no es estrictamente necesario para la navegación, sino una ayuda a la misma. Pese a que estos equipos se suelen incluir en “accesorios”, no está de más especificar, bajo supervisión del agente o corredor de seguros, de que se trata exactamente, así como el valor del mismo.*

En el caso de “Efectos Personales” incluiremos aquellos objetos que, no siendo necesarios para la navegación, vayan a guardarse dentro de la embarcación asegurada. Estos pueden ser de muy diversa índole: desde equipos de buceo, pesca, sondas y GPS, chaquetas impermeables de regatas, gafas de sol...

Por ello se recomienda que, cuando llega el momento de asegurar nuestra embarcación, se ha de realizar un listado con los elementos de valor que permanecerán en la embarcación, que puedan ser considerados “Accesorios” o “Efectos personales”,



conjuntamente con el valor de los mismos. Realizando una lista de este tipo evitaremos caer en infraseguros y en bienes no declarados, por lo que luego no podrán desestimar su cobertura en caso de un siniestro.

En este caso el límite se establece en 600€, pero dependiendo de la póliza y condicionado general esta cantidad puede variar a cantidades superiores o inferiores.

*Ocupantes: Cualquier persona que ocupe la embarcación asegurada, embarque o desembarque de la misma, a título gratuito, con autorización del asegurado.*

Pese a la sencillez de esta definición, remarcaremos la especificación que reza “a título gratuito”. Cualquier embarcación que cobre por un transporte, pasará a ser una embarcación explotada comercialmente. Por ello atenderá un régimen especial legislativo (cambio de lista, inspecciones adicionales...) y deberá ser declarada de esta forma al asegurador.

*Suma asegurada: La cantidad fijada para cada uno de los conceptos de la póliza, que constituye el límite máximo de indemnización, a pagar por el asegurador en caso de siniestro. En cuanto a las coberturas de daños materiales se debe corresponder con el valor real de la embarcación, entendiendo por tal el conjunto del casco, motores, velamen, mástiles, arboladuras, pertrechos, aparejos, accesorios y embarcación auxiliar.*

*Valor a nuevo: El coste de adquisición en estado de nuevo de la embarcación asegurada, de acuerdo con los precios de venta actual, incluyendo IVA si correspondiera y demás impuestos y recargos aplicables, u otra de similares características, en el caso de no existir el modelo asegurado en el mercado.*

*Valor real: El valor en el mercado de segunda mano de la embarcación asegurada en el instante inmediatamente anterior a la ocurrencia del siniestro, teniendo en cuenta su uso, desgaste y antigüedad.*

Los distintos apartados de valoración y sumas aseguradas serán tratados más adelante en un apartado específico



***Siniestro o avería:** Todo hecho cuyas consecuencias dañosas estén total o parcialmente cubiertas por las garantías de la póliza. Se considera que constituye un solo y único siniestro el acontecimiento o serie de acontecimientos dañosos debidos a una misma causa y ocurrencia original con independencia del número de perjudicados o reclamaciones formuladas.*

Es importante tener en cuenta que todas las consecuencias de un mismo siniestro deberán ser tratadas dentro del mismo expediente y así debe comunicarse a la compañía de seguros, especificando si es un nuevo siniestro o son daños derivados de un siniestro anterior.

Debe ser así porque, una misma avería, puede tener cobertura o no dependiendo de las condiciones en que haya sucedido la misma.

***Por ejemplo:** La rotura de un inversor de un motor puede estar cubierto en caso de que anteriormente se haya enganchado una red a la deriva con el eje del mismo y se haya declarado el siniestro, puesto que el eje puede haber afectado al correcto funcionamiento del mismo causándole daños no apreciables en un primer momento.*

*En cambio, la rotura de un inversor sin ningún hecho fortuito en muy pocas ocasiones tendrá cobertura, puesto que en la mayoría de casos se deberá al uso.*

***Accidente:** Se entiende por accidente, el hecho que, proveniente de una causa violenta, súbita, externa y ajena a la intencionalidad del asegurado, produzca daños materiales a las cosas o lesiones corporales a las personas.*

Cabe remarcar que para que sea un accidente, debe provenir de una causa externa (sino estaríamos hablando de un incidente o avería) y, lo más importante, ajeno a la intencionalidad del asegurado. En caso de ser intencionado no habría cobertura del mismo.

***Gastos de salvamento:** Los originados por el empleo de medios para aminorar las consecuencias del siniestro.*

***Daño personal:** Lesión corporal o muerte, causados a personas. **Daño material:** El daño, deterioro o destrucción de una cosa, así como el ocasionado a los animales.*

***Pérdida económica:** Los perjuicios que sean consecuencia directa de los daños personales o materiales sufridos por el reclamante de la misma.*



*Prima: El precio del seguro. El recibo contendrá además los recargos y tasas de legal aplicación.*

*Franquicia: La cantidad, porcentaje o cualquier otra magnitud pactada en póliza que se deducirá de la indemnización que corresponda satisfacer al asegurado o beneficiario en cada siniestro.*

### 3.2 Comparación entre las definiciones de los mismos términos conceptuales en pólizas de distintas compañías

A continuación, procederemos a comparar definiciones de los mismos términos conceptuales del seguro entre las pólizas de distintas compañías. Para ello se utilizarán aquellos casos más significativos -como pueden ser valor real o venal, accidente y abandono-.

También se comprobará como -en la mayoría de casos- los términos que no se incluyen en el apartado de definiciones de la póliza de una compañía, pero sin embargo se encuentren en el mismo apartado de definiciones en pólizas de otras compañías aseguradoras, se definirán dentro del mismo documento en un apartado más extenso dedicado al término en concreto. Un ejemplo para entender mejor esta explicación:

*Una compañía aseguradora, **por ejemplo**, Liberty, define en su apartado de términos el concepto “Efectos personales”. Sin embargo, revisando el mismo apartado de una póliza de Mapfre no encontramos este término. Lo más probable es que en la póliza de Mapfre exista un punto dentro de la misma donde defina “efectos personales” –o su equivalente- de forma más extensa e incluso incluyendo cantidades mínimas o máximas, estableciendo cuando deben ser declarados...*

Con toda esta comparativa se pretende demostrar que, pese a que en el mundo de los seguros hay una gran diversidad de empresas y condicionados posibles, todas estas empresas construyen las pólizas sobre unas bases legales idénticas, generalmente basados en su experiencia previa en juicios. Con ello se pretende cubrir, como es lógico, de la mejor forma posible y en el espectro más amplio de circunstancias a las aseguradoras frente a posibles resquicios legales.

En el caso español, dónde se utiliza un sistema legal basado en el código civil, no es tan patente como en la “common law” inglesa, sistema legal basado en precedentes judiciales. Más adelante se hará hincapié en el sistema legal inglés, puesto que muchas pólizas, incluso en el estado español, están referenciadas a los contratos de seguros ingleses.



*Un ejemplo práctico de estos casos se puede encontrar en las pólizas de transporte de crudo y productos derivados que se realizan con la compañía Exxon, donde una gran parte de las cláusulas hacen referencia a las responsabilidades en caso de accidente y vertido de los productos. Esto es debido a la gran repercusión, tanto mediática como económica, que les supuso el accidente del Exxon Valdez<sup>5</sup> y a partir del cual muchas compañías petrolíferas dejaron de poseer (vendieron) buques para el transporte de sus productos, pasando a fletarlos.*

Por motivos distintos al anterior, pero derivados de decisiones judiciales que pudieran generar una jurisprudencia a favor del asegurado en alguno de los puntos donde pudiera haber alguna duda en cuanto a la responsabilidad o cobertura de algún tipo de siniestro, se van realizando pequeñas modificaciones en condicionados y cláusulas. Así pues, hasta que no hay una amplia jurisprudencia, que permita redactar unas cláusulas claras que no se puedan malinterpretar – dentro de unos márgenes aceptables- se siguen realizando modificaciones de forma continua en los clausulados por parte de los equipos legales de las compañías.

Así pues, referenciándonos a la afirmación realizada en el párrafo anterior, hay que tener en cuenta que la nueva Ley de Navegación Marítima, del 24 de julio de 2014, es posible que, a día de hoy, no cuente con la jurisprudencia suficiente como para ser correctamente interpretada.

### 3.2.1 Comparación de términos – “Accidente”

Después de realizar estas pequeñas aclaraciones, empezaremos comparando las definiciones del término **“Accidente”** de las pólizas de tres compañías de seguros distintas:

**Zurich:**

**Accidente:** La *lesión corporal* que deriva de una causa *violenta, súbita, externa y ajena a la intencionalidad del Asegurado.*

**Liberty:**

---

<sup>5</sup> El Exxon Valdez es un buque petrolero que cobró relevancia tras encallar en la bahía del Príncipe Guillermo vertiendo 40 900 m<sup>3</sup> (257.000 barriles) de petróleo en la costa de Alaska mientras era propiedad de ExxonMobil. Este es el segundo mayor derrame petrolífero de la historia de Estados Unidos<sup>3</sup> y, en 1989, el 54º mayor derrame de la historia. El derrame tuvo especial relevancia por el alto valor ecológico de la zona en donde tuvo lugar el vertido, llena de glaciares y rodeada del segundo bosque más grande de EEUU.



**Accidente:** *Se entiende por accidente, el hecho que, proveniente de una causa violenta, súbita, externa y ajena a la intencionalidad del asegurado, produzca daños materiales a las cosas o lesiones corporales a las personas.*

**Metrópolis seguros (Metromar):**

**Accidente Corporal:** *Lesión corporal derivada de una acción súbita, violenta y externa, producida contra la voluntad del Asegurado.*

Como se puede comprobar, las tres definiciones de tres compañías distintas son prácticamente idénticas en contenido, variando en alguna el objeto definido (Accidente Corporal en vez de Accidente e incluir la parte corporal dentro de la definición). Podemos comprobar cómo, en las tres definiciones, se repiten los términos: “Lesión corporal”, “súbita”, “violenta”, “externa” y observamos que aparece el concepto de “intencionalidad/voluntad del asegurado”, precedido de una negativa: “contra la voluntad/ajena a la intencionalidad”.

Ahora pondremos un último ejemplo de definiciones prácticamente iguales en distintas pólizas marítimas, puesto que estos casos, pese a ser los más numerosos, son los menos interesantes ya que apenas requieren análisis alguno.

### 3.2.2 Comparación de términos – “Valor venal” o “Valor Real”

En esta ocasión compararemos las definiciones de “**Valor venal**” o “**Valor real**”, que como comprobaremos suelen tener el mismo significado en las pólizas marítimas, de 4 compañías distintas.

**Zurich:**

**Valor real:** *Valor en el mercado de la embarcación asegurada en las condiciones de antigüedad, uso y desgaste en que se halle en el momento inmediatamente anterior al siniestro.*

**Liberty:**



**Valor real:** *El valor en el mercado de segunda mano de la embarcación asegurada en el instante inmediatamente anterior a la ocurrencia del siniestro, teniendo en cuenta su uso, desgaste y antigüedad.*

**Metrópolis seguros (Metromar):**

**Valor real:** *El valor en el mercado de segunda mano de la embarcación asegurada en el instante inmediatamente anterior a la ocurrencia del siniestro, teniendo en cuenta su uso, desgaste y antigüedad.*

**Plus Ultra Seguros:**

**Valor venal:** *valor en el mercado de la embarcación de recreo asegurada, en el momento inmediatamente anterior al siniestro, según su uso, antigüedad y estado de conservación.*

En el caso que el seguro sólo fuera a terceros o cubriera los daños propios de la embarcación hasta una cantidad determinada en la póliza con valor mucho menor al de la misma, es posible que no apareciera en el contrato esta definición. Esto es debido al simple hecho de que no es necesario para el mismo.

Pese a poder cambiar el nombre del concepto (venal o real) podemos comprobar, otra vez, que las definiciones del mismo son prácticamente las mismas, cambiando algunas palabras de orden.

### 3.2.3 Comparación de términos – “Abandono”

Vistos estos ejemplos de definiciones de conceptos iguales en distintas pólizas y compañías, también encontramos casos dónde podemos apreciar la ausencia de algunos conceptos que en otros están definidos. Este tipo de casos son muy puntuales, pero también debemos tenerlos en cuenta.

Uno de estos casos particulares es el de “**Abandono**”, término que la mayoría de las pólizas utilizan numerosas veces a lo largo de las mismas sin definir a que se refiere, dando por hecho que se sobreentiende su significado en el ámbito marítimo.

Cabe destacar que abandonar un buque, en el ámbito marítimo (por lo que siempre que encontremos esta palabra hay que tener en cuenta, por contexto, si debemos aplicar esta





definición), se refiere a transferir la propiedad del mismo al asegurador, como dice la reciente ley de navegación marítima:

*Artículo 436. Efectos del abandono.*

*1. El abandono aceptado por el asegurador o, en su defecto, declarado judicialmente válido, transmite al asegurador la propiedad de las cosas aseguradas. Esta transmisión se retrotrae al momento en que el asegurador recibió la declaración de abandono. Sin embargo, podrá pactarse válidamente en la póliza el derecho del asegurador a renunciar a la transmisión de la propiedad de las cosas aseguradas o sus restos.*

*2. La aceptación del abandono por el asegurador o, en su caso, la declaración judicial de la validez del abandono, obligan al asegurador al pago del importe total de la suma asegurada.*

Así pues, si en la póliza habla de abandono del buque por parte del asegurado, refiriéndose a que este ha abandonado físicamente la embarcación, NO se refiere a abandono del buque en términos náuticos.

***Ejemplo** de abandono “no náutico”: El propietario de un buque de recreo ha abandonado el mismo para ir a comer una paella al chiringuito y durante la ausencia ha habido un abordaje con una embarcación próxima debido al garreo del ancla, caso enormemente común en las playas de nuestro país en verano.*

También debemos conocer cuando tenemos derecho a abandonar el buque, para poder hacerlo si así nos conviniera. Para ello nos remitimos al artículo correspondiente de la LNM

*Artículo 449. Casos de abandono.*

*El asegurado podrá ejercer el derecho al abandono en los siguientes casos:*

- a) Pérdida total del buque.*
- b) Inhabilitación definitiva para navegar o imposibilidad de reparar el buque.*
- c) Cuando el importe de las reparaciones alcance el valor de la suma asegurada de la póliza. A efectos de este cálculo, se sumará al importe de las reparaciones las contribuciones a cargo del buque en la avería gruesa o en el salvamento.*
- d) La pérdida del buque por falta de noticias en el plazo de noventa días. La pérdida se entenderá verificada el último día del plazo citado, que se contará a partir del día en que se recibieron las últimas noticias.*



En caso de abandono del buque, si la compañía acepta el mismo, está deberá proceder al abono de la cantidad total por la que se ha asegurado el buque como se dice en el artículo 436.2 de la LNM. Sin embargo, a esta cantidad se le restarán los beneficios obtenidos por la venta de los restos, en caso de haberlos.

## 4. TIPOS BÁSICOS DE PÓLIZAS MARÍTIMAS

A la hora de contratar un seguro a parte de los términos e interpretaciones más complejas, ya comentadas anteriormente, debemos tener en cuenta que coberturas nos interesa contratar.

Para ello no debemos dejar guiarnos sólo por el precio más económico, ya que una póliza muy barata nos puede llegar a salir extremadamente cara. Ahora expondremos los tres tipos de pólizas más comunes que son:

- Seguro básico a terceros
- Seguro básico con asistencia náutica y accidentes personales
- Seguro a todo riesgo



*Ilustración 1. Esquema conceptual tipos más comunes de pólizas*

También explicaremos por cual debemos decantarnos en algunos ejemplos generales, ya que cada caso es distinto.



## 4.1 Seguro básico o a terceros

Este tipo de póliza cubre, única y exclusivamente, los daños por responsabilidad civil. Estos son cualquiera de los daños que pudiera causar la embarcación asegurada a terceros. Dependiendo de la compañía aseguradora, así como del modelo de la misma, la póliza a terceros puede incluir la reclamación de daños (que nos haya causado un tercero a nuestra embarcación o a los tripulantes de la misma) así como los costes de defensa jurídica (generalmente limitados a una cantidad establecida) del asegurado en caso de entrar en un proceso judicial.

Este modelo de cobertura al ser el que tiene menos prestaciones es el más barato, por lo que puede resultar muy atractivo a primera vista. No obstante, este tipo de póliza no cubre la asistencia náutica, que en caso de quedarnos sin propulsión asciende -en el estado español- a, aproximadamente, 350€ por cada hora de remolque (contados desde que la embarcación remolcada sale de su puerto base, para embarcaciones menores a 20 metros de eslora total - precios vigentes desde 2013 publicados en la página web de SASEMAR<sup>6</sup>-).

Un solo caso de remolque puede costar más al asegurado que la contratación de muchos años de un seguro con asistencia náutica incluida.

El valor de la RC mínima contratada es, según el Real Decreto 607/1999, de 336.566,78 € pese a que se puede contratar una ampliación de la cantidad en caso de creerlo necesario. Esta ampliación suele ser de 263.433,22 €, sumando un total de 600.000,00€ en daños por RC.

Debemos tener en cuenta que, desde la entrada en vigor de la nueva Ley de Navegación marítima de julio de 2014 (LNM) estamos obligados a que este seguro de responsabilidad civil cubra los daños derivados de la contaminación que pueda crear nuestro buque o embarcación a costas y espacios marítimos españoles. Estos datos concretos los podemos consultar en los artículos 384 – 391 de la citada ley.

### ¿A qué tipo de embarcaciones se recomienda contratar la póliza de seguro básica?

Como hemos comentado anteriormente este tipo de póliza es la menos recomendada, sin embargo, puede ser una buena solución para asegurar embarcaciones con más de un motor para las que no se quiera contratar una póliza a todo riesgo. Esto es debido a que, al contar con

<sup>6</sup> Se pueden consultar las tarifas de remolque en la siguiente página web  
<http://www.salvamentomaritimo.es/sm/que-hacemos/costes-y-tarifas/?ids=354> (03/02/2018)

más de un medio de propulsión, es muy difícil que haya un fallo de todos ellos y debamos ser remolcados.

En el caso de embarcaciones a vela, pese a poder propulsarse con el velamen, sigue siendo poco recomendado a menos que se cuente con más de un motor, ya que una vez lleguemos a puerto deberemos ser remolcados hasta el amarre, pudiendo incurrir en gastos de remolque.

#### 4.2 Seguro básico con asistencia náutica y accidentes personales

Este tipo de seguro, pese a ser muy parecido al básico, tiene dos pequeñas diferencias que cambian completamente el concepto del mismo.

A parte de cubrir los daños causados a terceros (con la RC obligatoria y con el suplemento de RC en caso de estimarse oportuno) cubre, también, daños personales de los ocupantes en caso de accidente (limitados a una cantidad determinada en la póliza) y la asistencia náutica en caso de ser necesaria.



*Ilustración 2. Imagen de un buque de Salvamento Marítimo remolcando un velero averiado. Fuente: Sasemar*

Al igual que la mayoría de coberturas de las pólizas, estas están limitadas a una cantidad máxima, que en el caso de asistencia náutica suele variar entre los 3.000 – 6.000€. Por ello debemos realizar un pequeño cálculo, según la zona en la que naveguemos y el tamaño de nuestra embarcación, para comprobar si estas coberturas serán suficientes o debemos ampliarlas.

Hay que tener en cuenta que para embarcaciones menores a 20 metros el precio por hora de remolque es de 350€<sup>7</sup> desde el momento en que la embarcación de salvamento sale desde su puerto base. En caso de ser embarcaciones superiores a 20m, el precio sube hasta los 749€/h, también desde la salida del puerto base. Unas condiciones marítimas no favorables pueden ralentizar la operación varias horas, pues se debe remolcar a una velocidad segura teniendo en cuenta la climatología.

Por ello, si acostumbramos a navegar en verano, cerca de la costa y cuando hay buenas condiciones climatológicas, con una embarcación menor a 20 metros, por ejemplo, una lancha motora de 6 metros de eslora, una cobertura de hasta 3.000€ será más que suficiente.

Si por el contrario nos gusta realizar travesías largas en cualquier época del año, como es el caso de muchos navegantes a vela, deberíamos plantearnos ampliar la cobertura a 6.000€ o incluso una cantidad mayor. En el caso de un velero que yendo desde la península hacia baleares tenga algún tipo de problema de propulsión a medio camino, con unas condiciones marítimas poco favorables los 6.000€ podrías resultar justos o incluso insuficientes, por lo que debemos tener en cuenta siempre las peores condiciones posibles a la hora de contratar las coberturas.

¿A qué tipo de embarcaciones se recomienda contratar la póliza de seguro básica con asistencia náutica y accidentes personales?

Este seguro, por una pequeña diferencia de precio, tiene unas prestaciones muy superiores al seguro a terceros básico. Sin embargo, es altamente recomendable para aquellas embarcaciones a motor que solo cuentan con un método propulsivo o aquellas que, pese a tener un motor auxiliar, este no es suficientemente potente como para dirigir la embarcación a nuestra voluntad en caso de condiciones meteorológicas adversas.

---

<sup>7</sup> Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, por la que se aprueban las tarifas por los servicios prestados por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

También es recomendable para las embarcaciones a vela con un solo motor, puesto que pese a poder navegar a vela pueden darse condiciones dónde esto resulte muy difícil o imposible. Hay que tener en cuenta que ninguna embarcación puede navegar a vela dentro de un puerto, en caso de no tener motor, en los puertos deberán ser remolcadas hasta su lugar de amarre.

### 4.3 Seguro a todo riesgo

Esta modalidad de seguro es, sin duda alguna, la más recomendada. No obstante, también es - con diferencia- la más cara. Hay que señalar que el seguro a todo riesgo está compuesto por distintas garantías –que trataremos a continuación- la suma de las cuales se le da el nombre de “a todo riesgo”.

A parte de cubrir los riesgos que cubren las pólizas comentadas anteriormente (RC, asistencia náutica y accidentes personales), también cubre los daños propios de la embarcación, así como los daños que puedan producir terceras personas a la misma, como puede ser el caso de actos vandálicos, robos...



*Ilustración 3. Garantías particulares de los seguros a "Todo Riesgo"*

Hay algunas excepciones en esas coberturas, siendo la más importante las averías o daños producidos por una falta de mantenimiento o descuidos del propietario (por ejemplo, dejar una puerta abierta en el caso de un robo, ya que este pasaría a ser un hurto y este no estar



contemplado en el clausulado). Hay otras coberturas que no están incluidas en muchas pólizas a todo riesgo, pero sin embargo se pueden añadir, pagando un suplemento, en el momento de contratar la póliza. Algunas de estas coberturas serían, por ejemplo, las de actos vandálicos o daños intencionados por los arrendadores (muy útil en caso de alquilar la embarcación a terceros).

Así pues, la mayoría de daños que sufra la embarcación quedarán cubiertos en este tipo de póliza, desde la rotura del mástil por un golpe de mar (siempre que este hubiera tenido un buen mantenimiento) hasta la reparación de fibra y gelcoat y pintura por un golpe producido contra el pantalán cuando se estaban realizando maniobras de amarre.

En muchos casos, la cobertura a todo riesgo incluye algún tipo de franquicia que ayuda a controlar el precio de la misma, cuanto más elevada es la franquicia, menor el precio del seguro.

Las franquicias son un elemento muy útil en esta modalidad, ya que aparte del ahorro igual a la franquicia por siniestro declarado, también sirven para que la aseguradora incite al asegurado a que tenga una buena práctica en el manejo y mantenimiento de la embarcación, puesto que el propietario asume una parte de las reparaciones de los daños producidos en los siniestros.

Así pues, de forma general, un seguro a todo riesgo contará con las siguientes garantías –que analizaremos en caso de no haber sido explicadas anteriormente- además de la responsabilidad civil obligatoria:

#### 4.3.1 Daños propios a la embarcación o averías particulares y robo

Esta es una de las garantías más importantes del seguro a todo riesgo, y el nombre variará en función de una compañía aseguradora u otra, siendo los del título del apartado los más comunes. Esta garantía cubre los daños que pudiera sufrir la embarcación durante la navegación, estando amarrada o fondeada e incluso – en función de la compañía- en varadero o durante los movimientos necesarios para llevar la misma a varadero. Por lo general, en este tipo de garantías se cubre cualquier tipo de daño que no sea derivado de una falta de mantenimiento, defecto constructivo o negligencia por parte del armador o patrón.

Por ejemplo, se cubren los daños derivados de una falta de pericia del patrón, que amarrando golpea el muelle. No obstante, si este patrón se encontrara bajo la influencia del alcohol o drogas, este mismo siniestro no quedaría amparado por la póliza.





Otros de los daños que no suelen quedar amparados por esta garantía son las averías que pueda sufrir el motor –excepto en el caso de que sean derivados de siniestros con objetos flotantes que dañaran el/los ejes- puesto que la mayoría de las averías que sufren los motores son derivados de una falta de mantenimiento, defectos de montaje y/o fabricación. Es importante tener esto en cuenta y llevar un correcto mantenimiento de los motores y los sistemas de los mismos, siguiendo las recomendaciones de fábrica, puesto que pese a estar contemplados en las garantías en pocas ocasiones los daños quedan amparados por la póliza.

#### 4.3.2 Responsabilidad civil voluntaria

Como se ha explicado anteriormente es la ampliación de los daños de RC hasta 600.000€.

#### 4.3.3 Reclamación de daños

Es la cobertura de los gastos derivados de la reclamación de daños a un tercero. Esta incluye – con un límite establecido en la póliza- honorarios de abogados y procuradores, tasas judiciales y de recursos... En la mayoría de ocasiones la propia compañía contará y ofrecerá los servicios de su gabinete jurídico para realizar la reclamación. No obstante, también se puede utilizar el valor asegurado para cubrir los honorarios de un abogado y/o procurador de confianza.

#### 4.3.4 Accidentes de ocupantes

Esta garantía es la que especifica la cobertura de daños de carácter personal a los ocupantes de la embarcación asegurada, también sujetos a tablas de indemnizaciones y costes máximos por persona.

#### 4.3.5 Pérdida total

En esta garantía se definirán las coberturas y cantidades cubiertas en caso de pérdida total de la embarcación, pérdida total constructiva y robo en caso de estar cubierto. Así pues, esta garantía será la que asegurará –tal y como dice su nombre- la indemnización por el valor del precio –real- de la embarcación en caso de pérdida de la misma.



*Ilustración 4. Incendio de varias embarcaciones en Port Forum en marzo de 2017. Diez de ellas fueron pérdida total.  
Fuente: nauta360<sup>8</sup>*

Algunas de estas garantías incluyen los gastos de remoción de la embarcación, otras compañías lo contemplan como una garantía propia y otras lo incluyen en el apartado de asistencia náutica. Hay que revisar este punto y, en caso de no incluirse en esta garantía, contratar la propia de la compañía. Este punto es importante, puesto que en caso de hundirse la embarcación en algún lugar en donde la autoridad portuaria lo pudiera considerar como un peligro a la navegación – por ejemplo, por motivos de reducción de calados- deberíamos abonar nosotros los costes de remoción, que pueden ser muy elevados.

#### 4.3.6 Asistencia en el mar y remolcaje

Esta garantía, tratada en profundidad en el apartado de RC con remolcaje, cubre los gastos de remolque derivados de un siniestro.

---

<sup>8</sup> EFE. Un incendio en port fórum calcina diez barcos (Ilustración 4). [En línea]. Nauta 360. [Imagen descargada: mayo 2017]. Disponible en: < <http://www.expansion.com/nauta360/turismo-puertos/2017/04/09/58ea3a0ee2704ea6418b4590.html> >



#### 4.3.7 Efectos personales

Esta garantía es la encargada de cubrir la pérdida, robo o hurto (si este último fuera contemplado) de los objetos personales sin finalidad comercial –y con un máximo, negociable, por objeto establecido- que se encuentren de forma habitual dentro de la embarcación. Para que estos queden amparados por la póliza es obligatorio declarar estos objetos con una estimación del valor de los mismos.

#### 4.3.8 Ampliación de garantías

Se trata de la contratación de garantías complementarias, más comunes en buques y yates de grandes esloras, que pueden abarcar riesgos concretos y poco comunes como la piratería, daños sufridos por la navegación en zonas de guerra, huelgas, actos maliciosos...

¿A qué tipo de embarcaciones se recomienda contratar la póliza de seguro a todo riesgo?

Como hemos dichos anteriormente, esta modalidad es la mejor para todos los tipos de embarcaciones, siempre que no nos importe el precio. En caso contrario, debemos contratar este tipo de póliza para embarcaciones que tengan un alto valor de adquisición, donde las reparaciones podrían resultar extremadamente caras.

También es muy útil en embarcaciones con fines lucrativos (por ejemplo, de alquiler), considerando este un caso especial del que hablaremos más adelante.

## 5. COMPARACIÓN DE LAS CLÁUSULAS INGLESAS (INSTITUTE YACHT CLAUSES 85) CON LAS CLÁUSULAS ESPAÑOLAS

Como se ha comentado al principio de esta guía -cuando se explicaba la legislación aplicable a los seguros que nos disponíamos a tratar- independientemente de que las cláusulas contratadas sean con los condicionados ingleses o españoles, siempre que nos refiramos a un buque con pabellón español que se encuentre navegando en aguas españolas, la legislación aplicable a este -y a su póliza de seguros- será la ley de contrato de seguros española.

No obstante, no será así siempre, en el caso de buques en los que haya tripulación profesional asalariada (*por ejemplo, cualquier buque o embarcación en lista 6ª con tripulación, así como cualquier buque mercante*) primará el principio de libertad de pactos, así como de ley aplicable. En la mayoría de estos casos, por tradición, muchos de los armadores de estos buques contrataran seguros ingleses y en esos casos primará la ley inglesa. En esta se suele establecer, por defecto, un arbitraje en Londres para resolver conflictos legales. Hay que remarcar que, debido a la amplia experiencia de los árbitros marítimos londinenses, es una buena -aunque cara- opción para el armador.

Así pues, aunque se contrate un clausulado inglés, si se trata de una embarcación con pabellón español basado en aguas españolas, este condicionado estará bajo el amparo de la ley española. Estos condicionados están muy de moda entre extranjeros, residentes o no, que tienen su embarcación en el país, puesto que son conocedores de las condiciones generales de los clausulados ingleses. Estos clausulados se corresponden con un seguro a todo riesgo, aunque tienen distintas particularidades, que son convenientes conocer, que comentaremos en este apartado.

Una vez aclarado este punto, procederemos a la comparación de los dos tipos de cláusulas antes citados. El resumen general de la comparación se encuentra en el siguiente cuadro, más adelante, dentro del mismo apartado, se explicarán con detalle cada una de las comparaciones realizadas en el mismo.

Cuadro comparativo entre clausulado español e inglés		
Clausula a comparar	Cláusulas Españolas	Cláusulas Inglesas
<b>All Risk (todo riesgo)</b>	<i>Cubre cualquier riesgo descrito en alguna de las cláusulas</i>	<i>Cubre cualquier riesgo que no esté específicamente excluido</i>
<b>Valor Asegurado</b>	<i>El valor real de la embarcación</i>	<i>Valor pactado (se puede pactar valor a nuevo)</i>
<b>Altas Velocidades</b>	<i>Cubierta la navegación a cualquier velocidad</i>	<i>Cubierta la navegación a menos de 17 nudos a menos que se contrate la cláusula 19 de embarcaciones veloces</i>
<b>Robo</b>	<i>Cubierto solo en las circunstancias concretas descritas en la póliza</i>	<i>Cubierto en la mayoría de los casos</i>
<b>Buques Hermanos</b>	<i>Los daños entre buques hermanos no tiene consideración de RC</i>	<i>Los daños entre buques hermanos pueden considerarse daños de RC</i>
<b>Chárter</b>	<i>Tienen cláusulas específicas para chárter</i>	<i>El chárter no está contemplado y se tendrán que pactar nuevas condiciones a la hora de la contratación</i>

Ilustración 5. Tabla resumen comparativa de las distintas garantías en las cláusulas inglesas y españolas. Se explica a continuación cada garantía con mayor detalle.

**Valor asegurado:** El primer punto que diferencia las condiciones españolas de las inglesas es el valor asegurado de la embarcación. Así como en el estado español la embarcación será valorada al precio de venta en el momento previo al siniestro, en el condicionado inglés se podrá pactar el mismo.

**Todo riesgo (all risk):** Una de las diferencias más significativas entre el condicionado inglés y el español es que, en una cláusula a todo riesgo (all risk), en las condiciones españolas se da por no cubierto cualquier siniestro que no esté explícitamente escrito en las cláusulas. En cambio, en el sistema inglés funciona de la forma contraria: quedarán amparados todos aquellos siniestros que no estén específicamente excluidos por el condicionado.

**Cláusula 19, velocidad de navegación:** Uno de los puntos que llama más la atención de las cláusulas inglesas, IYC85, es que la velocidad de navegación de la embarcación puede afectar a la cobertura de un siniestro. Así pues, cualquier embarcación que navegue a más de 17 nudos, no queda amparada por el condicionado normal (la cláusula 5.1 de las IYC lo contempla). Para asegurar este tipo de embarcaciones se debe contratar la cláusula 19, que trata la cobertura de embarcaciones veloces y se comentará con detalle a **continuación**:

*19 SPEEDBOAT CLAUSE WHERE THIS CLAUSE 19 APPLIES IT SHALL OVERRIDE ANY CONFLICTING PROVISIONS IN THE CLAUSES ABOVE.*

*19.1 It is a condition of this insurance that when the Vessel concerned is under way the Assured named in the Schedule to the policy or other competent person(s) shall be on board and in control of the Vessel.*

*19.2 No claim shall be allowed in respect of loss of or damage to the Vessel or liability to any third party or any salvage services*

*19.2.1 caused by or arising from the Vessel being stranded sunk swamped immersed or breaking adrift, while left moored or anchored unattended off an exposed beach or shore*

*19.2.2 arising while the Vessel is participating in racing or speed tests, or any trials in connection therewith.*

*19.3 No claim shall be allowed in respect of rudder strut shaft or propeller*

*19.3.1 under Clauses 9.2.2.1 and 9.2.2.2 19.3.2 for any loss or damage caused by heavy weather, water or contact other than with another vessel. pier or jetty, but this Clause*

*19.3.2 shall not exclude damage caused by the Vessel being immersed as a result of heavy weather.*

*19.4 If the Vessel is fitted with inboard machinery no liability shall attach to this insurance in respect of any claim caused by or arising through fire or explosion unless the Vessel is equipped in the engine room (or engine space) tank space and galley. with a fire extinguishing system automatically operated or having controls at the steering position and properly installed and maintained in efficient working order.*

*Ilustración 6. Cláusula 19, sobre la cobertura de embarcaciones veloces, de una póliza IYC inglesa.*

Como podemos leer en la cita anterior, en caso de contratar la cláusula 19 el asegurado deberá estar a bordo o tener a bordo de la embarcación una persona de confianza “capacitada”, sin hacer referencia al patrón de la misma -a diferencia de las españolas, que es mencionado en todos los tipos de clausulados-.

Tampoco se podrán presentar reclamaciones frente a terceros o servicios de salvamento en caso de pérdida de la embarcación, daños a la misma o responsabilidades, cuando estos se produzcan estando la embarcación atracada o fondeada en cualquier lugar no abrigado, así como cuando la misma esté participando en regatas, pruebas de velocidad, etc.

Otro de los elementos que excluye esta cláusula es la cobertura de hélices, timones y ejes y refuerzos que garanticen la rigidez estructural, siempre y cuando estos daños no se produzcan debido al choque con otro buque o muelle (*por ejemplo, con objetos flotantes o por pantocazos debido al mal tiempo*). No obstante, si quedarían cubiertos aquellos daños causados por la inundación que pudiera provocar el temporal.

Como detalle curioso, tampoco se cubrirán daños por fuegos o explosiones a la embarcación si esta no dispusiera en sala de máquinas (en caso de motores intraborda) y otras zonas sensibles –tanques, cocinas, etc.- de sistemas automáticos, u operados desde el puente, de extinción de incendios debidamente instalados.

**Negligencia:** Asimismo, como en la mayoría de seguros, se excluirá cualquier tipo de daño que pudiera ser derivado de negligencia (*falta de guardias, patronear bajo el efecto del alcohol o estupefacientes*), choque con algún objeto que no fuera un dique, muelle o malecón u otro buque.

**Chárter o Arrendamiento náutico:** En el caso de las embarcaciones dedicadas al chárter, el condicionado inglés no contempla este uso, por lo que se deberá añadir una cláusula adición a medida durante la contratación, en cambio en las condiciones españolas ya existe una modalidad de póliza con esta finalidad.

**Buques hermanos:** En caso de una flota de embarcaciones del mismo propietario, en las cláusulas españolas no existe el caso de buques hermanos, cláusula que permite que daños causados entre buques del mismo propietario sean tratados como daños de responsabilidad civil. Esta cláusula sería de especial utilidad a las empresas que poseen muchas embarcaciones basadas en los mismos puertos, por ejemplo, para las numerosas empresas de chárter del estado español, en caso de incluirse en los condicionados españoles.

## 5.1 Conclusiones de la comparación

En términos generales, para embarcaciones pequeñas de recreo, es más recomendable el uso de las cláusulas españolas. Hay que tener en cuenta que la legislación se actualizó en julio de 2014, mientras que las IYC inglesas permanecen inmutables desde 1985.

Para embarcaciones de grandes esloras y grandes valores, que realizarán trayectos largos que pueden incluir navegaciones oceánicas, es más recomendable la póliza inglesa debido al tipo de coberturas adicionales ofrecidas (*por ejemplo, piratería, un tema que no debemos tener en cuenta en el mediterráneo o atlántico europeo*).



No obstante, y hablando siempre en términos generales, para embarcaciones de recreo de pequeñas dimensiones sea más recomendable el clausulado español, las cláusulas inglesas tienen algunas coberturas interesantes para los armadores: en general, el robo de la embarcación queda cubierto, en cambio con las condiciones españolas solo en caso de robo de la embarcación vigilada dentro de un club náutico, marina o puerto, condiciones muy concretas que pueden fácilmente no darse.



## 6. TIPOS ESPECIALES DE SEGUROS Y PÓLIZAS MARÍTIMAS

En este apartado trataremos aquellas garantías, pólizas y seguros que no son tan comunes o que, por sus particularidades, merecen ser mencionados para no incurrir en errores a la hora de tener nuestra embarcación bien asegurada.

Dentro de los tipos de pólizas -ya ampliamente comentadas- puede haber cláusulas especiales, pactadas en el momento de contratar el seguro, que merecen un trato especial.



*Ilustración 7. tipos de seguros y pólizas marítimas especiales*

En este apartado también hablaremos de seguros normales que, como única particularidad, tienen el tiempo de contratación -como es el caso seguro por días- que nos puede suponer un importante ahorro anual.



## 6.1 Seguros de embarcaciones para regatas/carreras

La mayor parte de las pólizas marítimas de cualquier tipo y modalidad excluyen específicamente los accidentes ocurridos durante regatas, competiciones, entrenamientos de las mismas, carreras, apuestas, desafíos, etc. Veamos aquí unos ejemplos:

### **Compañía aseguradora: Metrópolis**

#### *"3. NO QUEDAN GARANTIZADOS*

*Las consecuencias de las reclamaciones que tengan su origen en las siguientes causas:*

*k. Los daños producidos por la participación de la embarcación en regatas, concursos de pesca, pruebas, competiciones de todo tipo y sus entrenamientos, incluido apuestas y desafíos."*

### **Compañía aseguradora: Liberty**

#### *"NO QUEDAN CUBIERTOS:*

*(...)*

*k. Los daños producidos por la participación regatas, salvo pacto en contrario, pruebas, competiciones de velocidad o de esquí náutico y sus entrenamientos, incluidos apuestas y desafíos."*

### **Compañía aseguradora: Zurich**

#### *"2.1.5. No quedan cubiertos para la presente cobertura:*

*(...)*

*l) Los daños producidos por la participación de las embarcaciones en regatas, pruebas, competiciones de todo tipo y sus entrenamientos, salvo indicación en contra en las condiciones particulares, incluidos apuestas y desafíos."*

### **Compañía aseguradora: MGS**

#### *"No quedan cubiertos por la presente garantía:*

*(...)*

*l) Los daños producidos por la participación de las embarcaciones en regatas, pruebas, competiciones de todo tipo y sus entrenamientos, incluidos apuestas y desafíos."*

Si queremos dedicar nuestra embarcación a alguna de esas funciones, deberemos especificarlo cuando contratemos la póliza.

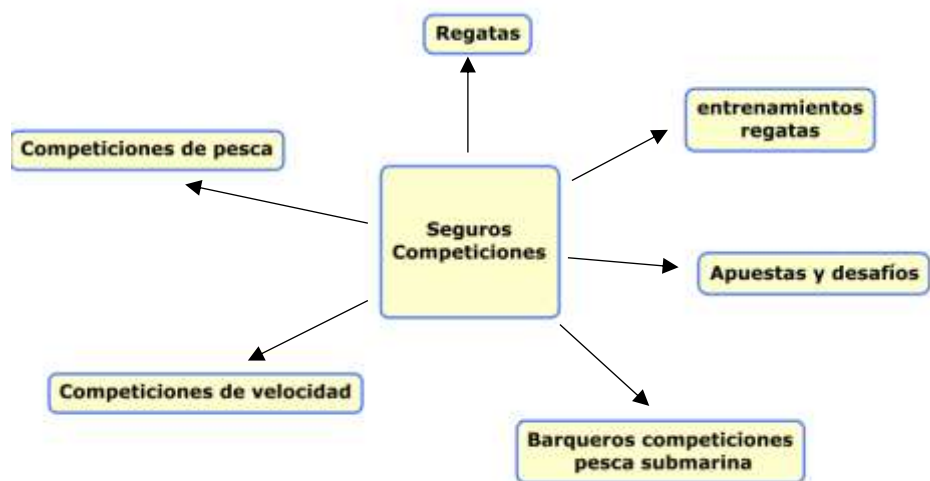
Se trata de un seguro obligatorio en caso de participación en alguno de los actos antes nombrados, lo podemos leer en el Artículo 3.2 del Real Decreto 607/1999 del 16 de abril, que se encarga de regular el seguro marítimo. Aquí podemos leerlo:

*“Artículo 3. Seguro de embarcaciones españolas*

*(...)*

*2. Para los riesgos derivados de participación en regatas, pruebas, competiciones de todo tipo y sus entrenamientos, incluidos apuestas y desafíos, deberá suscribirse un seguro especial destinado a cubrir la responsabilidad civil de los intervinientes, como mínimo por los importes y con el alcance de la cobertura obligatoria establecida en este Reglamento.”*

En el caso de las embarcaciones a vela que realicen regatas, también es recomendable especificar que van a realizar entrenamientos de las mismas, así como los datos de los tripulantes, puesto que pese a estar incluido, al decirlo nos evitaremos cualquier tipo de problema que sucediera en los mismos entrenamientos.



*Ilustración 8. Actividades para las que se necesitan seguros de competición o específicos.*

Si la embarcación a la que contratamos la póliza va a realizar regatas será obligatorio contratar la ampliación de daños a terceros, puesto que se supone que, al arriesgar más en las maniobras, tanto la embarcación como los tripulantes de la misma y las demás embarcaciones y tripulantes, están más expuestos a sufrir algún tipo de daño. Hay que remarcar que, en el caso de los tripulantes de nuestra propia embarcación, el seguro no cubrirá los daños personales, siendo obligatorio el seguro federativo de vela para todos y cada uno de ellos. En el caso de querer

participar en una sola regata, la misma federación de vela tiene un seguro para el caso, como es de suponer, más barato que el anual.



*Ilustración 9. Imagen de la salida en una de las pruebas tácticas del Conde Godó de vela 2015, clase ORC1. Fotografía propia.*

En caso de realizar regatas y tener un sponsor o patrocinador, se debe informar al seguro de quien es el sponsor y cuáles son sus condiciones (por ejemplo, tener el casco pintado con su logotipo y color en perfecto estado). Así, en caso de tener la embarcación asegurada a todo riesgo, como suele estar en las embarcaciones que realizan regatas esponsorizadas, el seguro debería cubrir los daños estéticos del casco, en caso de haberlos, para poder cumplir con el contrato del patrocinador.

En el caso de las embarcaciones que participen en competiciones, como pueden ser de pesca o carreras de velocidad, también deberá declararse la actividad al seguro. Al igual que el caso de las regatas, se deberá federar a los tripulantes y disponer de todas las licencias en regla (*por ejemplo, la licencia de pesca de la embarcación, la licencia federativa de motonáutica del piloto/s de la embarcación motorizada que realice carreras y las revisiones regladas de las correspondientes embarcaciones*).



Un caso peculiar es el de las embarcaciones usadas para la práctica de pesca submarina. Si estas van a participar en alguna competición, realizando la función de barca y barquero del pescador, deberá declararse de igual forma. Si no se va a participar en ninguna competición no es necesario declarar este uso en concreto.

## 6.2 Seguros para embarcaciones explotadas con fines lucrativos

En este apartado trataremos las embarcaciones de recreo o deportivas explotadas con fines lucrativos. Estas embarcaciones tienen una peculiaridad respecto a todas las tratadas anteriormente: deben estar matriculadas en la lista sexta, y no en la séptima como el resto de embarcaciones deportivas.

Estas embarcaciones pueden realizar funciones muy distintas, pero solo trataremos las principales funciones, entre ellas la más importante con diferencia en el estado español: el alquiler o chárter de embarcaciones.

A la hora de contratar un seguro para una embarcación que va a ser alquilada a terceros, a parte del tipo de cobertura que se quiera contratar, hay que tener en cuenta más elementos.

Una de las cosas de las que se deberá informar es si la embarcación va a ser alquilada a casco desnudo o con tripulación. Normalmente las embarcaciones alquiladas con tripulación profesional tienen una prima mucho menor, puesto que la persona que la patronea suele ser una persona experimentada, por lo que estadísticamente habrá menos accidentes. No obstante, hay que tener en cuenta que la tripulación deberá contar con un seguro laboral que cumpla con el convenio colectivo del régimen de trabajadores del mar.

Las embarcaciones dedicadas al chárter marítimo, sobre todo las de menor eslora, suelen alquilarse tanto con tripulación como sin las misma. En este caso se deberá informar que existen las dos posibilidades de alquiler, y si puede ser quién o quiénes serán los patrones.

Un ejemplo de ello sería una empresa de alquiler suele tener en nómina, o contrata esporádicamente autónomos, un número de patrones, por ejemplo 10. En este caso, habrá embarcaciones que se alquilen a casco desnudo y otras que se alquilen con patrón, y pueden no ser siempre las mismas embarcaciones, sino ir rotando en función de la disponibilidad del momento. Por ello en esta empresa es recomendable que asegure todas cualquiera que posee, por ejemplo, 20 embarcaciones dedicadas al chárter. A parte de las mismas sus embarcaciones

comentando que existe la posibilidad de ir patroneadas tanto por un profesional como por un particular.



*Ilustración 10. Flota de embarcaciones de carácter. Imagen propia.*

Otro detalle a tener en cuenta en la charter es la zona de navegación permitida. Esto es debido a que, en muchas embarcaciones, dependiendo de la zona de navegación para la que estén habilitadas, podrán llevar un número de pasajeros u otro (dependiendo de la zona también cambia el material de seguridad que se debe llevar a bordo). Este es un detalle importante que se verá claramente con un ejemplo: una empresa tiene un velero de 14 metros en algún punto de la costa este de la península. Este velero tiene una capacidad de pasajeros, en zona de navegación 4 (correspondiente a 12 millas de la línea de costa) de 12 pasajeros. Esto quiere decir que siempre que esta embarcación vaya costeanado, a menos de 12 millas de la costa, podrá



llevar 12 pasajeros. Si la embarcación se va a dedicar, por ejemplo, a ir a “Cap de Creus” o a Benidorm, no hay problema alguno, y se podrá asegurar para los 12 pasajeros.

En el caso que la misma embarcación se quiera dedicar al chárter por todo el mediterráneo, o yendo a las Illes Balears, entraremos en una zona de navegación distinta (Zona 2, por ejemplo) donde la embarcación seguramente solo estará despachada para 10 personas. Por ello se deberá informar al seguro de estas posibilidades que, pese a estar incluidas por defecto, nos pueden llevar más de un quebradero de cabeza en caso de un accidente con arrendadores de nuestra embarcación.

Otro tipo de embarcaciones que deben estar registradas en la lista sexta son aquellas dedicadas a dar servicios marítimos a empresas. *Un ejemplo de ello serían las embarcaciones dedicadas a repartir productos o mercancías, como una pequeña lancha de un restaurante que se dedique a llevar las paellas a las embarcaciones fondeadas cerca del mismo, o una neumática que se use para repartir periódicos u otros bienes o productos entre buques o embarcaciones dentro de un puerto.*

### 6.3 Seguro obligatorio para embarcaciones extranjeras

Las embarcaciones extranjeras que naveguen en aguas territoriales españolas (12 millas desde la línea base que delimita las aguas interiores), siempre que estas entren o salgan de algún puerto español, deberán contar con un seguro que cubra los daños en que se pueda incurrir con motivo de la navegación.

Asegurar una embarcación extranjera que navegue en aguas españolas solo será necesario si esta entra o sale de un puerto español. Si solo realizara una navegación de paso no sería necesario que asegurara la misma para las aguas españolas, pues ya quedarían cubiertos con la obertura de responsabilidad civil del seguro contratado.





*Ilustración 11. Imagen de una bandera belga en un puerto deportivo español. Foto: Diego Yriarte*

Este seguro se podrá contratar de forma expresa para el viaje o navegación o podría ser el mismo del que dispusiera la embarcación de pabellón extranjero en el caso en que este cumpliera las condiciones del seguro marítimo de las embarcaciones con base en el territorio español. Estas condiciones implican tanto el ámbito territorial como cantidades límite aseguradas y condiciones de los mismos.

Para que esta póliza sea válida, se deberá llevar en la embarcación el recibo del pago del mismo y en el deberán aparecer las condiciones de cobertura mínimas requeridas.

En el artículo 4.2 del RD que regula el seguro marítimo 607/1999 se puede leer de forma clara y concisa cuáles son esas condiciones:

*Artículo 4. Seguro de embarcaciones extranjeras.*

*2. En caso de suscripción del seguro a la entrada de la embarcación en el ámbito territorial de aplicación de la presente cobertura obligatoria, el documento acreditativo de la misma deberá contener, como mínimo, las siguientes indicaciones:*





- a) La indicación de que la garantía se concede dentro de los límites y condiciones previstos como obligatorios en este Reglamento.*
- b) La indicación de que, en caso de siniestro, se aplicarán los límites y condiciones previstos como obligatorios en la legislación española y, en concreto, en el presente Reglamento.*
- c) Las indicaciones establecidas en el artículo 12 de este Reglamento.*

Resumiendo, las disposiciones del mismo, podríamos indicar que cualquier embarcación que navegue en aguas españolas y no esté de paso, deberá estar asegurada con una cobertura que incluya explícitamente estas aguas y tenga los límites establecidos por el real decreto 607/1999. Es decir, un seguro con todas las coberturas que está obligada a llevar una embarcación que enarbole el pabellón español.

#### 6.4 Seguro de embarcaciones por días, semanas o meses

En los últimos años, debido a las plataformas web y APP que se han desarrollado, ha salido un nuevo tipo de seguro. Se trata de un seguro que inicialmente solo cubría la responsabilidad civil obligatoria, que en la mayoría de plataformas ya ha evolucionado de forma que, por un coste añadido, puedes elegir la mayoría de coberturas existentes. Este seguro se diferencia del seguro normal porque puede ser contratado por cortos períodos de tiempo (mínimo un día) con un máximo, por lo general, de 28 días al año si se contrata por días y de 7 meses si se contrata por meses.

Este tipo de seguros, si se contrata de forma puntual, resulta mucho más barato que el seguro anual. Sin embargo, y como es lógico, el precio por día es mucho mayor.

Dependiendo de la compañía aseguradora con la que contratemos el mismo, puede haber ciertas limitaciones de contratación. Estas limitaciones pueden ser, por ejemplo, un máximo de contratos anuales bajo (4 o 5). Esto implica que aquellos navegantes que quieran navegar con su embarcación más días no consecutivos que el límite de contratación, deberán contratar un seguro anual o combinarlo con seguros semanales o mensuales, que es una buena opción para un uso puntual como es el de la mayoría de embarcaciones.

No obstante, esta limitación, sigue siendo muy útil para aquellos propietarios que navegan esporádicamente en diferentes épocas del año (hasta el máximo de días de contratación anual, en caso de hacerlo por días, sin combinar seguros por meses o semanas) ya que, por ejemplo,



puede contratar el seguro cuatro días en pascua, dos fines de semana en julio y dos semanas en agosto.

Otra de las limitaciones a la hora de contratar este tipo de seguro son las relativas a la edad y antigüedad de obtención de la titulación. En ninguna de las plataformas consultadas permite contratar a menores de 21 años y, pese a exigir una antigüedad de 12 meses en el permiso de conducir vehículos tipo B, no aparece ninguna limitación en cuanto al título que habilita la conducción de embarcaciones de recreo.

#### *¿A qué tipo de embarcación se recomienda contratar un seguro por días?*

El seguro por días es especialmente útil para aquellas embarcaciones que salen de forma muy puntual a navegar (unos pocos días al año) y no se encuentran amarradas en un puerto.

Es especialmente importante que no se encuentren atracadas, puesto que el artículo 3 del RD 607/1999 exige que todas las embarcaciones en navegación o atracadas deban tener un seguro mínimo de RC. Véase a continuación:

#### *Artículo 3. Seguro de embarcaciones españolas.*

- 1. Todo naviero o propietario de embarcaciones de recreo o deportivas deberá tener asegurada la responsabilidad civil en que pueda incurrir con motivo de la navegación de sus embarcaciones **o, estando las mismas atracadas**, durante los períodos en que aquéllas estén expuestas a las situaciones de riesgo previstas en este Reglamento.*

Así pues, este tipo de seguro marítimo será especialmente interesante para aquellas embarcaciones que se guarden en dique seco, con o sin remolque, como es el caso de muchas embarcaciones semirrígidas, rígidas de pequeñas esloras, motos de agua o embarcaciones plegables.

En caso de guardarse la misma en un dique seco, junto a otros bienes de terceros (otras embarcaciones, coches, pequeños almacenes...) es recomendable comprobar que el lugar donde la depositamos tiene asegurado el daño que pudiera causar nuestra embarcación a otros bienes en el caso de que, por ejemplo, sufriera un incendio.

## 7. ESTUDIO DEL MERCADO ESPAÑOL DE EMBARCACIONES Y LA CORRELACIÓN DE LA FLOTA CON LA MODALIDAD DE SEGURO MÁS ADECUADA

Ahora realizaremos un pequeño estudio del mercado de embarcaciones del estado español en los últimos años. Pese a que puede parecer no tener relación alguna con los temas anteriormente tratados, creemos que es necesario abarcar el tema por diversas razones. En primer lugar, es importante conocer -o al menos tener una idea básica de las misma- la tradición marítima del país en que vamos a navegar, pues esto suele ir estrechamente ligado al nivel de conocimientos náuticos generales de los patrones de las embarcaciones que navegan cerca de nosotros. Por otra parte, creemos que, realizando un análisis general sobre embarcaciones y pólizas, podemos llegar a algunas conclusiones sobre las mismas muy interesantes, como por ejemplo **cual es la modalidad de seguro más recomendable –sin tener en cuenta las particularidades de cada embarcación y enfocado al ahorro en las primas- en España**. Pese a que no es un objetivo fácil y a que hay una gran dificultad de encontrar datos del sector marítimo -que en gran parte empieza a ser solucionado por ANEN-, trataremos de llegar a una conclusión lógica con los elementos de los que disponemos.

Para llegar a ese fin, tendremos en cuenta los datos del parque de embarcaciones nacional actual, su evolución en los últimos años, como ha variado la venta de embarcaciones, el tipo de embarcaciones vendidas y, también, el uso de las mismas.

Por otra parte, también se analizarán las pólizas contratadas en los últimos años y su evolución (número de pólizas, tipo de seguro contratado, precios de las primas, etc.), para tener una referencia del sector de los seguros marítimos en el estado español. Una vez analizado y explicado todo ello, pretendemos tener los datos suficientes para que, y mediante algunas suposiciones, podemos llegar a alguna conclusión sobre la modalidad más recomendable antes comentada.

El primer dato que nos interesa conocer, para saber qué tipo de uso se da a las embarcaciones, es cuántas salidas anuales medias se realizan con una embarcación. Debido a la opacidad del sector, sobre todo con los datos y estadísticas que no sean de ventas, ha resultado imposible encontrar estudios fiables posteriores al 2007 de las salidas medias anuales por embarcación en

el estado español, sin embargo, hemos encontrado una información muy útil de en un estudio, publicado en “<https://www.statista.com><sup>9</sup>”.

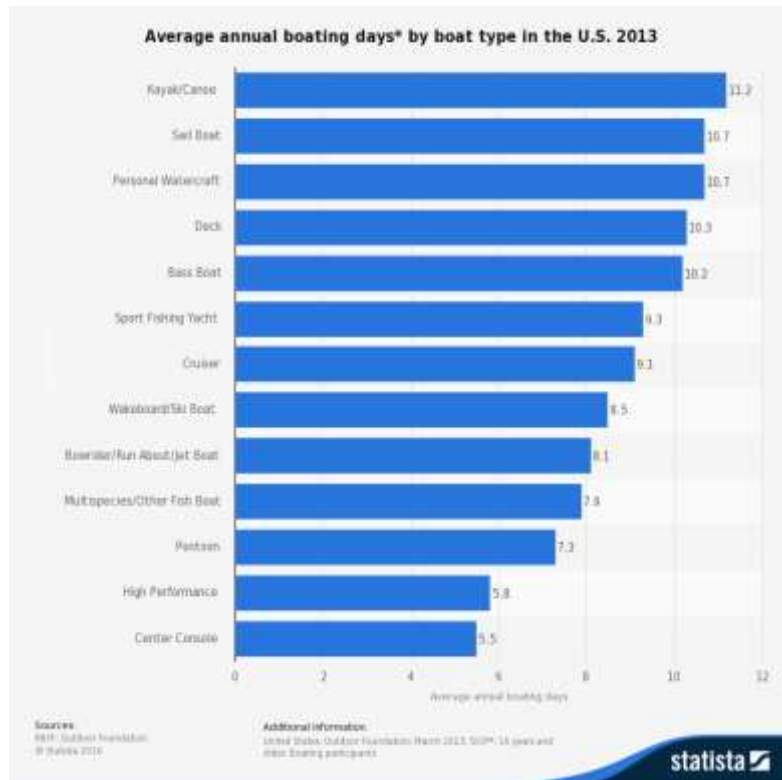


Ilustración 12. Estadísticas de días navegados por año, según el tipo de embarcación, en 2013. Publicado en [www.Statista.com](http://www.Statista.com)

Podemos observar cómo, en Estados Unidos (país dónde se realizaron las encuestas, en 2013), la media de salidas anuales de una embarcación es muy baja. Las embarcaciones motorizadas fluctúan entre 5,5 y 10,7 días por año de media.

Al ser una media de todas las embarcaciones, no sabemos que valores se corresponden con las embarcaciones que se encuentran en clubes náuticos o marinas y que valores se corresponden con las embarcaciones que se encuentran en dique seco. Esta información de la que carecemos sería importante conocerla ya que, a *priori*, las embarcaciones que se encuentran en un amarre salen más a navegar, debido a que es más cómodo al evitar viajes en busca de la embarcación y uso de rampas, así como por la presión psicológica que supone un mayor coste de

<sup>9</sup> [www.Statista.com](https://www.statista.com). Ilustración 11 – Average annual boating days\* by boat type in the U.S. 2013. [En línea]. Statista. [Consultado: mayo 2017]. Disponible en: <<https://www.statista.com/statistics/240522/recreational-boating--average-annual-boating-days-in-the-us>>

mantenimiento sobre los usuarios (cuotas fijas de clubes náuticos, amarres...). No obstante, usaremos los valores medios que tenemos para realizar este estudio general de aproximación.



Ilustración 13. Datos de embarcaciones en el estado español el año 2013. Imagen sacada del informe “2013 Boating Industry Statistics Book”

Pese a que España no es igual a Estados Unidos, habiendo allí muchísima más tradición náutica (Supondremos que la relación entre el número de embarcaciones y la población es un buen indicador de la misma, siendo en España 1 embarcación por cada 238 habitantes, mientras que en Estados Unidos 1 por cada 28, según el informe<sup>10</sup> de The International Council of Marine Industry Associations -ICOMIA- 2013), importaremos los datos de allí y los tomaremos como buenos aun siendo una extrapolación alcista.

Si volvemos a la primera imagen del apartado y observamos los datos de uso de las embarcaciones, vemos que la media anual de salidas es tan baja que se hace perfectamente viable el hecho de contratar el seguro de nuestra embarcación de forma puntual.

Hay que tener en cuenta que, según el RD 607/99, este tipo de seguro solo lo pueden contratar esas embarcaciones que no estén atracadas durante todo el año, es decir, solo se puede contratar en el caso que hibernen en dique seco, ya que en caso contrario deberán estar de forma obligatoria aseguradas. Debido a ello, nos podemos permitir calcular, usando datos del

<sup>10</sup> 2013 Boating Industry Statistics Book

sector y algunas suposiciones generales que comentaremos, el potencial del parque español de embarcaciones para usar seguros por un corto período de tiempo.

Para ello recurriremos a los informes de ventas de embarcaciones de los últimos años. Según el último informe<sup>11</sup> de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN), más del 48% de las embarcaciones adquiridas son motos de agua, embarcaciones semirrígidas o plegables en 2016, siendo los números del 2017 muy similares. Más del 44% de las restantes son embarcaciones a motor rígidas -tanto en 2016 como en 2017-, de las cuales más del 92% (en los últimos dos años, siendo más de un 85% desde el 2007, apareciendo este como año de referencia de mayores ventas en el sector) son menores a 8 metros de eslora. Esto tiene un motivo muy claro y básico: en las embarcaciones de recreo -o lista 7ª- a partir de 8 metros de eslora se les aplica el impuesto de matriculación, que supone un incremento del 12% sobre la base imponible. Si sumamos ese 12% al IVA actual, del 21%, supone un incremento total del 33% sobre la base imponible.



Ilustración 14. Segmentación por mercados. Página del informe "El mercado de embarcaciones de recreo. Enero – diciembre 2017" se enero de 2018, publicado por ANEN.

Volviendo a nuestro análisis, una vez sumados los porcentajes, en los que suponemos que las embarcaciones semirrígidas, plegables, motos náuticas y rígidas menores de 8 metros son susceptibles a ser transportadas mediante remolque y por lo tanto ser hibernadas en dique seco; obtenemos un total de más del 82,39%<sup>12</sup> de las embarcaciones vendidas en los últimos años

<sup>11</sup> "El mercado de embarcaciones de recreo. Enero – diciembre de 2017", de enero de 2018

<sup>12</sup> Estos cálculos los realizamos con los valores de los diez últimos años, empezando en 2007, que fue año de referencia en el sector náutico como el año con mayor número de venta de embarcaciones.

Todos los datos se han obtenidos de los informes que ha realizado ANEN, que actualmente es la patronal de la náutica en nuestro país, sobre la venta de embarcaciones, que estos obtienen directamente del ministerio correspondiente, por lo que consideramos veraces y válidos los datos obtenidos de esta fuente.



podrían obtener un ahorro al ser aseguradas por días. Obviamente, este porcentaje deberá minorarse susceptiblemente, puesto que hay algunos tipos de embarcaciones menores de 8 metros que no son recomendables transportar en remolque (*por ejemplo: los “llaüts” de madera*) y otro porcentaje de estas ventas acabará amarrado en algún club náutico, puerto o marina. Estos casos deberían ser restados del cómputo global de los cálculos, no obstante –debido a la falta de datos públicos analizables- no los tendremos en cuenta en este caso.

Este 82,39% se corresponde con el año 2007, donde la crisis aún no se había hecho patente. En los años posteriores fue aumentado este porcentaje de forma progresiva, hasta un total de un 89,35% en 2015 o un 89,74% en los últimos datos (aún incompletos) de 2016.

Desde el 2007 ha aumentado progresivamente el porcentaje de compra de embarcaciones menores de 8 metros de eslora sobre el total de embarcaciones compradas, pero también hay que tener en cuenta que debido a las dificultades económicas también se han reducido drásticamente el número de operaciones de compraventa realizadas. Por ello suponemos que el aumento del porcentaje de compra de las embarcaciones más pequeñas, por lo general más económicas tanto en su valor de adquisición como en su mantenimiento, corresponde en gran medida a la pérdida de poder adquisitivo debido a la grave crisis económica, por lo que da aún más importancia al estudio de cualquier ahorro que se pudiera obtener en las primas de seguros de embarcaciones.

---

*Este resultado se ha obtenido sumando el porcentaje de embarcaciones semirrígidas, plegables, motos náuticas y el número de embarcaciones rígidas a motor menores de 8 metros.*

*Obtenemos desde el 2007 hasta el 2017, una progresión consecutiva igual a: 82.39%, 84.25%, 86.81%, 86.45%, 88.77%, 88.73%, 89.66%, 89.21%, 89.34%, 89.74% y 92,57%. Hay que remarcar que, en los mismos informes de la ANEN, de un año al siguiente, se aprecian pequeñas diferencias. Hemos supuesto que son correcciones de los valores debido a la falta de datos certeros en el momento de la realización del informe, dando los datos de informes posteriores como buenos.*



Esloza	2007	2015	2016	%^07	% ^ 15	%07/Tot.	%15/Tot.	%16/Tot.
Hasta 8 m	8.553	3.725	3.910	-54,3%	5,0%	84,3%	89,8%	90,3%
De 8 a 12 m	1.170	281	270	-76,9%	-3,9%	11,5%	6,8%	6,2%
De 12 a 16 m	298	104	114	-61,7%	9,6%	2,9%	2,5%	2,6%
Mas de 16 m	128	40	38	-70,3%	-5,0%	1,3%	1,0%	0,9%
Totales	10.149	4.150	4.332	-57,3%	4,4%	100,0%	100,0%	100,0%

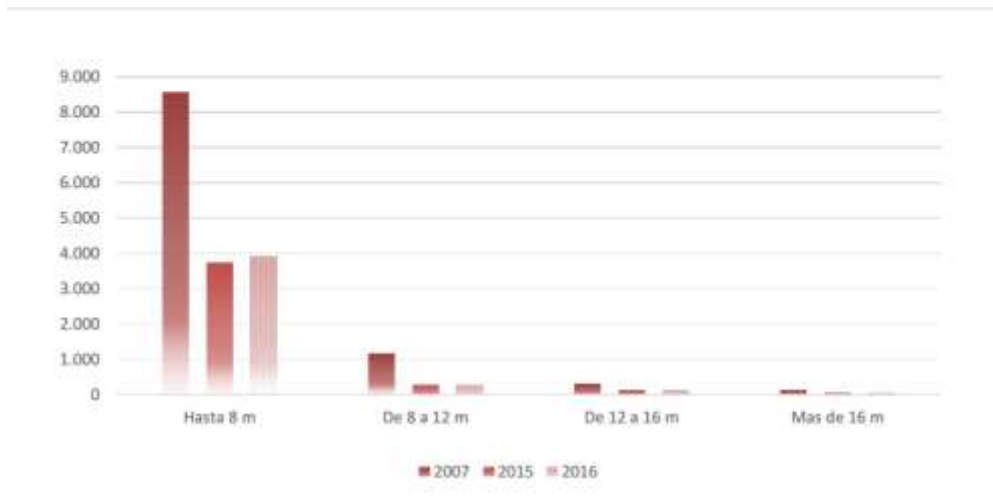


Ilustración 15. Segmentación por esloras. Página del informe "El mercado de embarcaciones de recreo. Enero – diciembre " de septiembre de 2016, publicado por ANEN.

Otra de las premisas que debemos tener en cuenta, aparte de las ya comentadas, es que muchas de las embarcaciones que se encuentran en dique seco –sobre todo las que se encuentran en solares, párquines o locales de poco uso que no requieren abonar una cuota mensual a los dueños- y cuyos propietarios dejaron de usar al verse afectados por crisis económica, actualmente se encuentran aseguradas pese a su falta de uso, pero con primas medias mucho más baratas (ver tabla 7 i 8). Estos datos se pueden comprobar en las siguientes tablas, donde vemos que el número de pólizas de embarcaciones de recreo va en aumento desde el 2003 hasta 2012 (últimos datos que se han podido obtener).

ICEA	2003	2004	2005	2006	2007
Primas	36.239.541	41.395.024	45.868.061	41.478.276	45.807.969
Pólizas	95.773	108.454	113.468	95.970	108.454
Coste Medio Prima €/año	378	382	404	432	422
No de Siniestros	6.341	6.090	6.633	4.655	6.608
% Siniestralidad/Pólizas	6,62%	5,62%	5,85%	4,85%	6,09%
Importe Siniestralidad	19.542.171	17.186.110	26.990.732	21.202.517	28.462.893
Coste Medio Siniestro	3.082	2.822	4.069	4.555	4.307
% C Siniestralidad/Primas	53,92%	41,52%	58,84%	51,12%	62,14%

Ilustración 16. Datos sobre las pólizas de seguro marítimo 2003-2007. \*



*\*Facilitadas por ICEA (Investigación Cooperativa entre entidades Aseguradoras y Fondos de Pensiones). Los datos son facilitados por más de 20 aseguradoras, suponiendo la suma de estas una cuota de mercado de más del 95%. Tabla extraída de la tesis doctoral<sup>13</sup> de José Ramón González de Vega López.*

ICEA	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Primas</b>	58.299.087	54.671.013	55.491.078	51.282.872	48.721.001
<b>Pólizas</b>	154.549	154.800	156.500	156.112	156.219
<b>Coste Medio Prima €/año</b>	377	353	355	329	312
<b>No de Siniestros</b>	10.222	12.636	11.587	10.863	10.250
<b>% Siniestralidad/Pólizas</b>	6,61%	8,16%	7,40%	7,09%	6,56%
<b>Importe Siniestralidad</b>	39.499.136	42.572.432	44.275.329	41.778.026	32.458.778
<b>Coste Medio Siniestro</b>	3.864	3.369	3.504	3.846	3.167
<b>% C Siniestralidad/Primas</b>	67,75%	77,87%	79,79%	81,46%	66,62%

*Ilustración 17. Datos sobre las pólizas de seguro marítimo 2008-2012, facilitadas por ICEA. Tabla extraída de la tesis doctoral de José Ramón González de Vega López.*

De estos datos también obtenemos que, suponiendo un igual número de bajas de embarcaciones que de altas (hay que tener en cuenta que las embarcaciones que han realizado migraciones de bandera, muy numerosas en los últimos años, suelen seguir aseguradas en el estado español –puesto que deben estar cubiertas en aguas territoriales según RD 607/99–), así pues, estimamos que hay más de 30.000<sup>14</sup> embarcaciones sin asegurar en el estado español.

Este dato es importante para las empresas aseguradoras ya que, pese a que la primera impresión de fomentar el uso de seguro por días puede parecer negativa en cuanto al ingreso anual de primas, hay que tener en cuenta dos factores que pueden llegar a tener gran importancia en cuanto a la contratación de seguros por días:

-Por un lado, aquellas embarcaciones que pese a realizar muy pocas salidas anuales están seguras que van a realizarlas y no quieren depender de una contratación momentánea de un seguro por días (ya sea por pereza de realizar la gestión –por sencilla que sea–, por no saber el día que se va a salir y no querer o poder planificarlo con cierta antelación...), van a seguir contratando el seguro anual de la embarcación.

<sup>13</sup> Tesis doctoral “Análisis y prevención de la siniestralidad de las embarcaciones de recreo basado en los informes periciales marítimos”, José Ramón González de Vega López, Universidad Rey Juan Carlos, Madrid, 2014

<sup>14</sup> Este valor, válido para 2013, se calcula restando el número de pólizas marítimas realizadas en 2012 (tabla ICEA 8) -aproximando que el número de pólizas en 2012 i 2013 será el mismo- al número de embarcaciones de la flota española (según el informe ICOMIA 2013)



-Por otro lado, aquellas 30.000 embarcaciones comentadas anteriormente, que no disponen de seguro por el poco uso que se da a la misma –sobre todo aquellas a las que se les da poco uso por factores económicos-, podrían contratar una póliza por días en caso de querer realizar alguna salida puntual, por el ahorro que esto supondría.

El conjunto de ambas premisas anteriores podría suponer un aumento en primas por parte de las aseguradoras, así como un aumento de uso de la flota de recreo en términos generales, recuperando puntualmente aquellas embarcaciones a las que no se daba uso desde hacía tiempo.

## 7.1 Conclusiones del estudio

Debido a la reciente crisis económica que ha supuesto nefastos resultados para el sector náutico en términos de ventas de embarcaciones, a día de hoy<sup>15</sup>, es recomendable revisar el modelo de seguros y primas actual. Pese a **no haber perdido apenas número de pólizas contratadas**, estas se han estancado en los últimos años debido a la crisis económica. Podemos decir que es así debido a la **reducción del coste medio por prima**, valor descendiente desde el inicio de la recesión (pasando en de 422€ en 2007<sup>16</sup> a 312€ en 2012, una reducción del 26% de media por primas).

También debemos tener en cuenta cómo **ha cambiado el entorno** en estos años, donde **internet, las aplicaciones móviles**, el alquiler de embarcaciones y la economía colaborativa (compartir embarcaciones, en nuestro sector) **han crecido** de forma desorbitada. Teniendo en cuenta estas nuevas infraestructuras y formas de explotación del mercado náutico, el sector asegurador, mediante la implantación de **la contratación online podría ofrecer nuevas soluciones para el mercado low-cost**, altamente aclamado.

Por ello, realizando una valoración personal, creo que con un pequeño **impulso a los seguros por día se podría recuperar una parte de la flota que se dejó de utilizar por culpa de la recesión económica**. No obstante, para favorecer esta recuperación es necesaria una buena infraestructura vía app y una legislación favorable, permitiendo mantener bajos los costes y una rápida forma de contratación, casi momentánea.

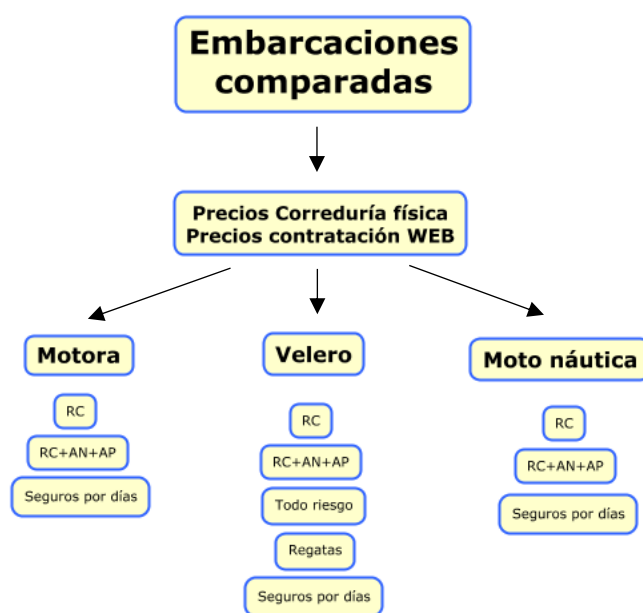
---

<sup>15</sup> Octubre de 2017, con resultados positivos en el sector desde hace aproximadamente un año según ANEN  
<sup>16</sup> Datos sacados de las tablas ICEA antes comentadas

## 8. ESTUDIO COMPARATIVO DE PRECIOS DE SEGUROS

Para que este manual ayude al lector a hacerse una idea del mercado de seguros de embarcaciones actual, hemos decidido realizar una pequeña comparación de precios de primas de seguros.

Para ello hemos seleccionado tres distintos modelos de embarcaciones: **un velero, una embarcación a motor rígida y una moto náutica**. Para tener más variedad, y poder saciar así la curiosidad de la mayor parte de los potenciales clientes, hemos seleccionado los tres tipos de seguro más comunes para cada una de las embarcaciones. Estos, ya explicados con anterioridad, son: a todo riesgo, a terceros y a terceros con asistencia náutica, no obstante, también se han realizado algunas comparaciones de seguros por días.



*Ilustración 18. Esquema resumen de la comparación realizada.*

Por último, dentro de este pequeño estudio comparativo, hemos decidido comparar los precios para las embarcaciones tipo entre las corredurías convencionales y los precios facilitados en las nuevas webs de contratación online.

De las distintas webs comparadas, también realizaremos un análisis de cuál de las mismas nos ha parecido más completa y el porqué de esta elección.



Cabe remarcar que, debido a las pocas fuentes que se han consultado y la distinta naturaleza de las mismas (corredurías físicas y páginas web de comparación y contratación de seguros), este estudio no puede determinar un valor de prima media válida. Esto es debido a que no tenemos una muestra representativa del mercado, puesto que de una correduría a otra puede haber variaciones -aunque no muy cuantiosas- de los precios. No obstante, aun así, servirá para hacerse una idea del orden de los precios de las primas de cada tipo de seguro para las embarcaciones tipo utilizadas. Por ello, se ha intentado que este tipo de embarcación se más o menos común en la flota española, para que se pueda así extrapolar en un mayor número de casos los resultados obtenidos.

## 8.1 Comparación entre las distintas páginas web para buscar seguros marítimos online

Durante la búsqueda de comparadores de seguros online de embarcaciones hemos topado con muchas páginas. Entre estas, hemos seleccionado cuatro, que han sido las utilizadas para realizar las comparaciones vía web de las primas.

Estos cuatro dominios suponen ejemplos representativos de lo que podemos encontrar en la red, desde los mejores hasta otros menos recomendables.

### 8.1.1 Terránea (<https://www.terranea.es/seguros-barcos-y-embarcaciones-de-recreo.aspx>)

Esta página ha sido la que, con muchísima diferencia, nos ha gustado más. Esto ha sido debido a que te permite introducir los datos de tu embarcación -con un test muy completo, el más completo de todas las páginas visitadas- sin necesidad de registros. Ofrece, nada más entrar en el apartado de embarcaciones, una división muy clara del tipo de embarcación que puedes consultar: a motor, a vela, neumática o moto náutica (siguiente ilustración).

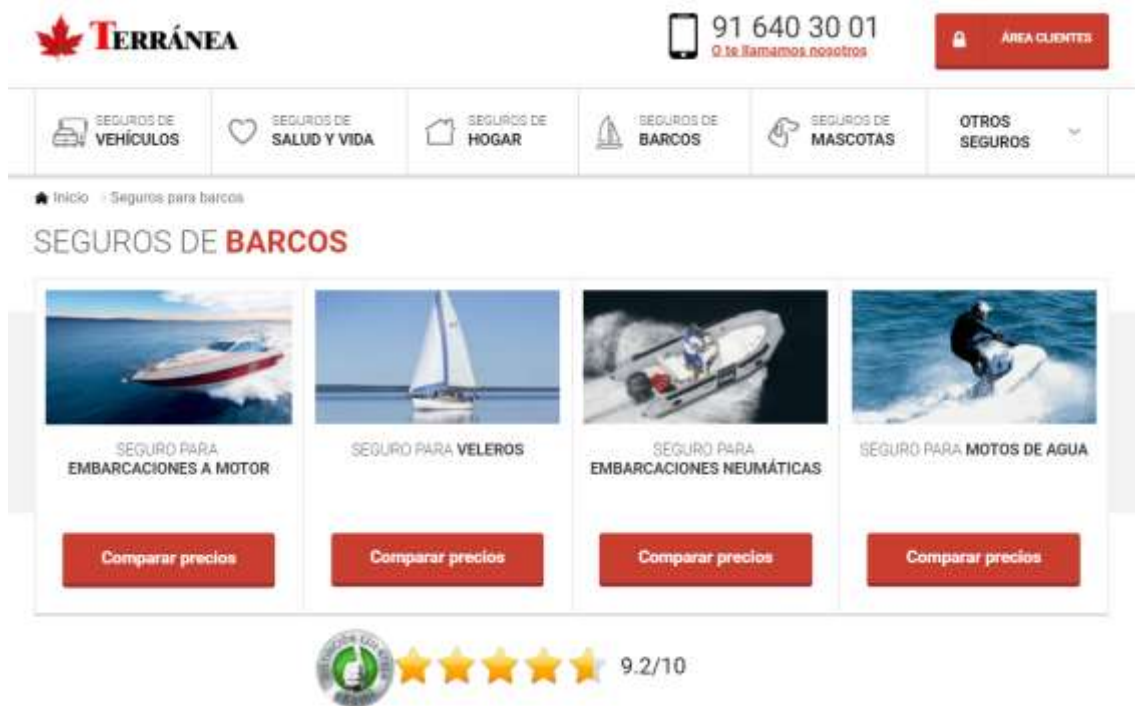


Ilustración 19 Primera página visible una vez introducido tu interés en las embarcaciones.

Una vez introducidos los datos, compara entre las distintas compañías aseguradoras, hasta 11, con las que trabaja y te ofrece la comparación entre ellas. Esta comparación incluye:

- Separación entre 4 tipos de seguro: RC, RC con asistencia náutica, todo riesgo y todo riesgo con condiciones inglesas.
- Resumen esquemático de coberturas, con tics en verde para coberturas incluidas y cruces rojas para coberturas no incluidas.
- Primas ordenadas por precio – de menor a mayor-.
- Botón de información, en el que puedes descargar el condicionado general de la compañía para cada tipo de seguro.
- Botón de contratación del seguro, que te lleva a una página donde puedes proceder con los últimos detalles antes de la contratación.

Incluimos capturas de pantalla con diversos ejemplos de comparaciones más adelante en este mismo apartado.



### 8.1.2 Rastreator (<http://www.rastreator.com/seguros/articulos-destacados/seguro-de-embarcaciones.aspx>)

En este dominio, pese a tener todo tipo de seguros, no comercializan pólizas anuales de embarcaciones. Para este tipo de riesgo solo comercializan seguros por días o semanas.

Analizando punto por punto los elementos de contratación positivos, podemos decir que:

- Tiene unos cuestionarios claros, de rápida cumplimentación
- No exige registro
- Se puede contratar vía web
- Ofrece acceso al condicionado de la póliza

No obstante, tiene algunos puntos en contra:

- Solo ofrece seguros por días o semanas
- Solo trabaja con una aseguradora (Axa)
- Los seguros por días solo pueden ser contratados, lógicamente, en modalidad RC con asistencia náutica (y daños personales). Por lo que no hay acceso a seguros todo riesgo, en ningún tipo de condicionado.

### 8.1.3 Calcula tu seguro <http://www.calculatuseguro.com/seguros-embarcaciones/>

En esta página web, a diferencia de las anteriores, no pudimos obtener ningún valor de primas de seguro. Fue sencillo introducir los datos, al igual que las páginas anteriores, sin embargo, al haber rellenado todos los formularios, apareció un mensaje en el que se podía leer como un asesor de seguros se pondría en contacto con nosotros para realizar la oferta.

Pese a haber realizado la petición durante el período festivo de navidad, en más de una semana no se ha tenido noticia alguna sobre dicho asesor, ni vía telefónica ni vía mail. Por ello, debido a la experiencia experimentada, no recomendaría esta web, ni ninguna otra, que no ofrezca una contratación directa online con acceso a los condicionados de las pólizas.



*Ilustración 20 Mensaje mostrado después de rellenar los correspondientes formularios para la contratación del seguro. Fuente: Calculatuseguro*

#### 8.1.4 Segurclick <https://www.segurclick.com/form/cuestionario-embarcacion-allianz.php>

En este dominio, que ofrece una experiencia muy cómoda para el usuario podemos destacar varios puntos positivos:

- Una vez elegida la compañía de seguros, todos los datos a rellenar se encuentran en la misma página web, sin tener que avanzar a cada parte del formulario.
- Hay opciones predeterminadas que se pueden elegir en desplegables o con un clic en listas ya desplegadas.
- Es la única página web que ofrece, directamente, pólizas a terceros para embarcaciones que realizan regatas.

No obstante, también tiene algunos puntos negativos:

- Solo trabaja, en caso de embarcaciones, con una aseguradora a la vez (Allianz, Mapfre o Plus Ultra).
- Debes rellenar 3 formularios, uno por compañía aseguradora y comparar tú mismo los precios.
- Solo ofrece seguros de RC o a terceros.

## 8.2 Comparación de precios de primas de seguros para una embarcación a motor rígida

Procederemos a comprar los precios de las primas de la modalidad más básica de seguros, explicada más adelante, obtenidos en los distintos medios consultados, para una embarcación a motor. Para finalizar el apartado y resumir los resultados de una forma gráfica, al final del mismo introduciremos una tabla resumen de los resultados obtenidos, con los precios más baratos remarcados.

Los datos de la embarcación introducidos, tanto vía web como los facilitados en la correduría, son los que podemos apreciar en la siguiente tabla:

*Tabla 1. Datos modelo embarcación motora utilizada para la comparación.*

<b>Eslora (m)</b>	7,35
<b>Manga (m)</b>	2,78
<b>Potencia total (cv)</b>	105
<b>Año de fabricación</b>	1990
<b>Número de ocupantes</b>	6
<b>Código postal de amarre</b>	07014
<b>Valor de los accesorios (€)</b>	1.000,00
<b>Número de motores</b>	2
<b>Motores auxiliares o dingui</b>	Sí, 1 motor auxiliar
<b>Valor total (€)</b>	10.000

En la **correduría** con la que contactamos trabajan con tres distintas aseguradoras en el ramo de embarcaciones. En este caso, para no hacer pesado el estudio, hemos decidido comparar los seguros más baratos para este tipo de embarcación, el seguro de responsabilidad civil, tanto con asistencia náutica y accidentes personales como sin las mismas.

Correspondiéndose la embarcación con los datos de la tabla, los precios de las primas de los seguros en modalidad RC + asistencia náutica + accidentes personales, facilitados por la correduría fueron los siguientes:

<b>Generali</b>	166,45 €
<b>AXA</b>	175,00 €
<b>Allianz</b>	175,96 €



Por otro lado, tenemos los precios de primas de seguros obtenidas en los distintos dominios web consultados. Para situar al lector visualmente y no limitar la comparativa a una tabla, introduciremos las imágenes de los resultados web obtenidos. En estas imágenes se pueden apreciar los precios finales de las primas, así como un pequeño resumen de las garantías que se contratan, por lo que creemos que es interesante verlas – tanto para saber la presentación de los resultados finales que nos da la **web** como para ver como exponen las distintas garantías-.

Imagen de precio del seguro por días obtenido en Rastreator:

12,72€  
Precio final

**Garantías incluidas**

- Defensa Jurídica
- Reclamos de Daños
- Accidentes del conductor
- Asistencia sanitaria
- Responsabilidad Civil Obligatoria (RCO)
- Responsabilidad Civil Voluntaria (RCV)

[Condiciones y política de privacidad](#)

**Datos del vehículo:**

Tipo	Embarcación	✓
Marca	Bertram	✓
Modelo	37	✓
Matrícula	TPM32146	✓

*Ilustración 21 Precio de la prima del seguro de la embarcación por un día, modalidad a terceros con asistencia náutica y accidentes personales. Dominio Rastreator.*

Precios de las primas obtenidos en el dominio de Terránea en las dos modalidades más básicas de seguro (RC y RC + Asistencia náuticas + Accidentes personales)

Seguro	Precio base	Precio de cobertura	Precio final	Acciones
	54 €	1.000.000 € de cobertura 4.000.000 € de cobertura	54 €	<a href="#">Ver detalles</a>
	64 €	1.000.000 € de cobertura 4.000.000 € de cobertura	64 €	<a href="#">Ver detalles</a>
	87 €	1.000.000 € de cobertura 4.000.000 € de cobertura	87 €	<a href="#">Ver detalles</a>
	95 €	1.000.000 € de cobertura 4.000.000 € de cobertura	95 €	<a href="#">Ver detalles</a>
	142 €	1.000.000 € de cobertura 4.000.000 € de cobertura	142 €	<a href="#">Ver detalles</a>
	142 €	1.000.000 € de cobertura 4.000.000 € de cobertura	142 €	<a href="#">Ver detalles</a>
	142 €	1.000.000 € de cobertura 4.000.000 € de cobertura	142 €	<a href="#">Ver detalles</a>
	142 €	1.000.000 € de cobertura 4.000.000 € de cobertura	142 €	<a href="#">Ver detalles</a>
	142 €	1.000.000 € de cobertura 4.000.000 € de cobertura	142 €	<a href="#">Ver detalles</a>
	142 €	1.000.000 € de cobertura 4.000.000 € de cobertura	142 €	<a href="#">Ver detalles</a>

*Ilustración 22 Precio de la prima de un contrato de RC obligatoria. Dominio terranea.*

SEGURO BÁSICO Desde 101,4 al año	SÁNCOS + ASIST. + ACC. Desde 194,4 al año	1 INCENDIO + 1 ROBO + 1 ASIST. NAUTICA Desde 307,4 al año	1 INCENDIO + 1 ROBO + 1 ASIST. NAUTICA + 1 ACCIDENTES PERSONALES Desde 392,4 al año
Compañía	Precio anual	Resumen de coberturas	Propiedades
	166 €	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Seguro Civil 226.000 €</li> <li>✓ Responsabilidad Marítima</li> <li>✓ Asistencia Marítima</li> <li>✓ Asistencia Personal</li> </ul>	<a href="#">Ver detalles</a>
	184 €	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Seguro Civil 226.000 €</li> <li>✓ Responsabilidad Marítima</li> <li>✓ Asistencia Marítima</li> <li>✓ Asistencia Personal</li> </ul>	<a href="#">Ver detalles</a>
	186 €	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Seguro Civil 226.000 €</li> <li>✓ Responsabilidad Marítima</li> <li>✓ Asistencia Marítima</li> <li>✓ Asistencia Personal</li> </ul>	<a href="#">Ver detalles</a>
	234 €	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Seguro Civil 226.000 €</li> <li>✓ Responsabilidad Marítima</li> <li>✓ Asistencia Marítima</li> <li>✓ Asistencia Personal</li> </ul>	<a href="#">Ver detalles</a>
	---	<a href="#">Ver detalles</a>	<a href="#">Ver detalles</a>
	---	<a href="#">Ver detalles</a>	<a href="#">Ver detalles</a>
	---	<a href="#">Ver detalles</a>	<a href="#">Ver detalles</a>
	---	<a href="#">Ver detalles</a>	<a href="#">Ver detalles</a>
	---	<a href="#">Ver detalles</a>	<a href="#">Ver detalles</a>
	---	<a href="#">Ver detalles</a>	<a href="#">Ver detalles</a>
	---	<a href="#">Ver detalles</a>	<a href="#">Ver detalles</a>
	---	<a href="#">Ver detalles</a>	<a href="#">Ver detalles</a>

Ilustración 23 Precio de prima de seguro de RC + Asistencia náutica + accidentes personales. Dominio terranea.

Precio de la prima de seguro obtenida en el dominio Calculatuseguro. Este dominio no ofrece el seguro RC más básico, por lo que el precio de la prima -como podemos leer en la misma imagen- corresponde con el de una póliza RC + Asistencia náuticas + Accidentes personales.

## Coste del seguro

El coste anual del seguro es 93.41 €

## Resumen de garantías

El seguro de embarcación seleccionado cubre:

- Seguro de Responsabilidad Civil Obligatoria
- Gastos de defensa y fianzas
- Asistencia en el mar

Para más información consulte las [Condiciones Generales del Contrato](#)

Ilustración 24 Precio de prima de seguro RC + asistencia náutica. En este caso no incorpora accidentes personales. Dominio segurclick.

Como podemos observar en este caso particular, apenas hay diferencia entre los precios contratados online y los contratados en una correduría. En los casos en los que la diferencia es tan reducida -o ninguna- siempre es más recomendable contratar la póliza de seguros mediante

una correduría o agente. Esto es debido a que el mismo no podrá aconsejar y guiar en la contratación del mismo.

A continuación, tabla resumen con los precios más bajos ofrecidos por los medios consultados, por tipo de seguro y origen del precio -separando los distintos dominios web consultados-:

Tabla 2. Resultado de recopilación de primas de seguros para la embarcación a motor modelo.

<b>F: Franquicia</b> <b>Subrayado Verde:</b> precio más bajo por modalidad.	<b>Agente/ Correduría</b>	<b>Web Terránea</b>	<b>Web Segurclick</b>	<b>Web Rastreator</b>
<b>RC básica</b>		54,00€		
<b>RC + Asistencia náutica</b>			93,41€	
<b>RC + Asistencia náutica + accidentes personales</b>	166,45 €	166,00€		
<b>Todo Riesgo</b>		381,00€ F: 90,00€		
<b>Todo riesgo condiciones inglesas</b>				
<b>Seguro por días</b>				12,72€

### 8.3 Embarcación a vela

Una vez realizada la comparación de los precios de las primas de la embarcación a motor, en el apartado anterior, procederemos a la comparación de los resultados obtenidos en un modelo estándar de embarcación a vela. En esta ocasión no solo compararemos las pólizas más básicas, también compararemos aquellas modalidades más complejas, como las de a todo riesgo. Debido que vía web no es posible, también hemos pedido a la correduría con la que trabajamos varios valores de precios para asegurar la embarcación si esta fuera explotada en régimen de chárter o arrendamiento náutico. Al igual que en el apartado anterior, al final del punto podremos encontrar una tabla que servirá para y resumir los resultados de una forma gráfica, en donde aparecerán los precios más baratos remarcados.

Los datos de la embarcación introducidos, tanto vía web como los facilitados en la correduría, son los que podemos apreciar en la siguiente tabla:

Tabla 3. Datos modelo embarcación a vela utilizada para la comparación de primas de seguros.

<b>Eslora (m)</b>	10,00
<b>Manga (m)</b>	3,5
<b>Potencia total (cv)</b>	50
<b>Año de fabricación</b>	2010
<b>Número de ocupantes</b>	10
<b>Código postal de amarre</b>	07014
<b>Valor de los accesorios (€)</b>	2.500,00
<b>Número de motores</b>	1
<b>Motores auxiliares o dingui</b>	Sí, dingui
<b>Valor total (€)</b>	70.000

En la **correduría** con la que contactamos trabajan con tres distintas aseguradoras en el ramo de embarcaciones, en este caso, los precios para seguros -en sus distintas modalidades- de la embarcación a vela antes descrita, fueron los siguientes:

<b>GENERALI</b>	<b>Franquicia</b>	<b>Precio prima</b>
Terceros + asistencia náutica + ocupantes		207 €
Todo riesgo con franquicia	175 €	792 €
Todo riesgo misma franquicia chárter	175€	1.000 €

#### **AXA**

Terceros + asistencia náutica + ocupantes		196 €
Todo riesgo con franquicia de	300 €	727 €
Todo riesgo con franquicia chárter	600 €	1.000 €

#### **ALLIANZ**

Terceros + asistencia náutica + ocupantes	232 €
---	-------

Para cotizar a todo riesgo la compañía pide documentación de la embarcación

Una vez expuestos los resultados obtenidos en la correduría de seguros, procederemos a presentar -también en forma de imágenes- al igual que en el apartado anterior los precios de las primas de los seguros obtenidos vía **web**.

En la web [calculatuseguro](#), además del seguro RC que ofrece, también hemos calculado el precio del seguro para la embarcación a vela tipo si participara en regatas, y hemos obtenido los siguientes resultados:

### Seguro de Embarcación de Recreo Allianz

Un seguro para navegar con total tranquilidad

#### Coste del seguro

El coste anual del seguro es 78.13 €

#### Resumen de garantías

El seguro de embarcación seleccionado cubre:

- Seguro de Responsabilidad Civil Obligatoria
- Asistencia Jurídica y Fianzas
- Reembolso de Gastos de Remolque en el Mar

Para más información consulte las [Condiciones Generales del Contrato](#)

*Ilustración 25 Seguro RC + asistencia náutica para el velero antes expuesto. Dominio Calculatuseguro.*

### Seguro de Embarcación de Recreo Allianz

Un seguro para navegar con total tranquilidad

#### Coste del seguro

El coste anual del seguro es 114.81 €

#### Resumen de garantías

El seguro de embarcación seleccionado cubre:

- Seguro de Responsabilidad Civil Obligatoria
- Asistencia Jurídica y Fianzas
- Reembolso de Gastos de Remolque en el Mar

Para más información consulte las [Condiciones Generales del Contrato](#)

*Ilustración 26 Seguro RC + asistencia náutica para uso privativo y regatas para el velero antes expuesto. Dominio Calculatuseguro.*

En el caso de Rastreator, el resultado que hemos obtenido del seguro por días, que es el único que nos ofrece, es el siguiente:

12,72€

Precio Final

**Garantías incluidas:**

- ☒ Defensa Jurídica
- ☒ Reclamación de Daños
- ☒ Accidentes del conductor
- ☒ Asistencia sanitaria
- ☒ Responsabilidad Civil Obligatoria (RCO)
- ☒ Responsabilidad Civil Voluntaria (RCV)

[Condiciones y política de privacidad](#)

**Datos del vehículo:**

Tipo:	Embarcación	✓
Marca:	BENNETEAU	✓
Modelo:	OCEANIS 331	✓
Matrícula:	7PM32145	✓

Ilustración 27 Precio seguro por día. Dominio Rastreator.

Por último, en la web de Terránea, que como hemos comentado anteriormente es la más completa en cuanto a presentación y tipo de consultas a realizar, hemos obtenido los siguientes resultados:

Seguro básico Desde 10 € al día	Seguro + RCV + RCT Desde 100 € al día	Seguro + RCT + Responsabilidad Desde 100 € al día	Seguro + RCT + Responsabilidad Desde 100 € al día
Copart	Precio anual	Resumen de coberturas	Presupuesto
	55 €	✓ Seguro Civil 226.507 € ✓ Defensa y reclamación	<a href="#">Contratar</a>
	61 €	✓ Seguro Civil 226.507 € ✓ Defensa y reclamación	<a href="#">Contratar</a>
	64 €	✓ Seguro Civil 226.507 € ✓ Responsabilidad y reclamación	<a href="#">Contratar</a>
	65 €	✓ Seguro Civil 226.507 € ✓ Defensa y reclamación	<a href="#">Contratar</a>
	68 €	✓ Seguro Civil 226.507 € ✓ Responsabilidad y reclamación	<a href="#">Contratar</a>
	93 €	✓ Seguro Civil 226.507 € ✓ Defensa y reclamación	<a href="#">Contratar</a>
	100 €	✓ Seguro Civil 226.507 € ✓ Defensa y reclamación	<a href="#">Contratar</a>
	106 €	✓ Seguro Civil 226.507 € ✓ Defensa y reclamación	<a href="#">Contratar</a>
	123 €	✓ Seguro Civil 226.507 € ✓ Defensa y reclamación	<a href="#">Contratar</a>
	---	¡Seguro sin prima online! <a href="#">Contacta con nosotros</a>	<a href="#">Contratar</a>
	---	¡Seguro sin prima online! <a href="#">Contacta con nosotros</a>	<a href="#">Contratar</a>

Ilustración 28 Precio seguro RC básico. Dominio terranea.




















SEGURO BÁSICO Desde 53 € al año	SEGURO + ASIST. + ACC. Desde 193 € al año	1. SEGURO (C. ESPAÑOLAS) Desde 991 € al año	2. SEGURO (C. MARÍTIMO) Desde 127 € al año	
Compañía	Precio anual	Resumen de coberturas	Participación	Cobertura
	189 €	✓ Paga: Cól 226.067 € ✓ Asistencia Marítima ✓ Muerte/Inv. Dto: 12.000 €		<a href="#">Contratar</a>
	212 €	✓ Paga: Cól 226.067 € ✓ Asistencia Marítima ✓ Muerte/Inv. Dto: 12.000 € • Sin reembolso por rotura		<a href="#">Contratar</a>
	217 €	✓ Paga: Cól 226.067 € ✓ Asistencia Marítima ✓ Muerte/Inv. Dto: 12.000 € • Sin reembolso por rotura		<a href="#">Contratar</a>
	223 €	✓ Paga: Cól 226.067 € ✓ Asistencia Marítima ✓ Muerte/Inv. Dto: 12.000 €		<a href="#">Contratar</a>
	257 €	✓ Paga: Cól 226.067 € ✓ Asistencia Marítima ✓ Muerte/Inv. Dto: 12.000 €		<a href="#">Contratar</a>
	319 €	✓ Paga: Cól 226.067 € ✓ Muerte/Inv. Dto: 12.000 € • Sin reembolso por rotura • Sin asistencia marítima		<a href="#">Contratar</a>
	322 €	✓ Paga: Cól 226.067 € ✓ Asistencia Marítima ✓ Muerte/Inv. Dto: 12.000 €		<a href="#">Contratar</a>
	331 €	✓ Paga: Cól 226.067 € ✓ Asistencia Marítima ✓ Muerte/Inv. Dto: 12.000 € • Sin reembolso por rotura		<a href="#">Contratar</a>
	---	¡Aten! Sin garantía online <a href="#">¿Quiero más información?</a>		<a href="#">¿Se asegura aquí?</a>
	---	¡Aten! Sin garantía online <a href="#">¿Quiero más información?</a>		<a href="#">¿Se asegura aquí?</a>
	---	¡Aten! Sin garantía online <a href="#">¿Quiero más información?</a>		<a href="#">¿Se asegura aquí?</a>

Ilustración 29 Precio seguro RC + asistencia náutica + accidentes personales. Dominio terranea.

















SEGURO BÁSICO Desde 53 € al año	SEGURO + ASIST. + ACC. Desde 193 € al año	1. SEGURO (C. ESPAÑOLAS) Desde 991 € al año	2. SEGURO (C. MARÍTIMO) Desde 127 € al año	
Compañía	Precio anual	Resumen de coberturas	Participación	Cobertura
	591 €	✓ Todo Riesgo • Participación: 200 €		<a href="#">Contratar</a>
	670 €	✓ Todo Riesgo • Participación: 175 €		<a href="#">Contratar</a>
	764 €	✓ Todo Riesgo • Participación: 225 €		<a href="#">Contratar</a>
	791 €	✓ Todo Riesgo • Participación: 225 €		<a href="#">Contratar</a>
	1.705 €	✓ Todo Riesgo • Participación: 150 €		<a href="#">Contratar</a>
	---	¡Aten! Sin garantía online <a href="#">¿Quiero más información?</a>		<a href="#">¿Se asegura aquí?</a>
	---	¡Aten! Sin garantía online <a href="#">¿Quiero más información?</a>		<a href="#">¿Se asegura aquí?</a>
	---	¡Aten! Sin garantía online <a href="#">¿Quiero más información?</a>		<a href="#">¿Se asegura aquí?</a>
	---	¡Aten! Sin garantía online <a href="#">¿Quiero más información?</a>		<a href="#">¿Se asegura aquí?</a>
	---	¡Aten! Sin garantía online <a href="#">¿Quiero más información?</a>		<a href="#">¿Se asegura aquí?</a>
	---	¡Aten! Sin garantía online <a href="#">¿Quiero más información?</a>		<a href="#">¿Se asegura aquí?</a>

Ilustración 30 Seguro todo riesgo condiciones españolas. Dominio terranea.

Seguros básicos Desde 500 € al año	Seguros 1.000 € al año Desde 1.000 € al año	Seguros 1.500 € al año Desde 1.500 € al año	Seguros 2.000 € al año Desde 2.000 € al año
Compañía	Precio anual	Resumen de cobertura	Acciones
	527 €	• Cobertura tripulante • Franquicia: 500 €	
	869 €	• Cobertura tripulante • Franquicia: 500 €	
	938 €	• Cobertura tripulante • Franquicia: 500 €	
	1.024 €	• Cobertura tripulante • Franquicia: 500 €	
	1.631 €	• Cobertura tripulante • Franquicia: 500 €	
	---	¡¡¡¡¡ Sin prima online ¡¡¡¡¡ Cobertura por accidente	
	---	¡¡¡¡¡ Sin prima online ¡¡¡¡¡ Cobertura por accidente	
	---	¡¡¡¡¡ Sin prima online ¡¡¡¡¡ Cobertura por accidente	
	---	¡¡¡¡¡ Sin prima online ¡¡¡¡¡ Cobertura por accidente	
	---	¡¡¡¡¡ Sin prima online ¡¡¡¡¡ Cobertura por accidente	
	---	¡¡¡¡¡ Sin prima online ¡¡¡¡¡ Cobertura por accidente	

Ilustración 31 seguro a todo riesgo con condiciones inglesas. Dominio terranea.

Para finalizar el apartado introducimos una tabla recopilatorio del precio de las primas más baratas con todos resultados obtenidos por los diferentes medios, separando cada dominio en caso de la obtención online. Cabe remarcar que, en el caso de precios de primas con franquicias en caso de accidente, hemos calculado el precio más barato en caso de un accidente durante el primer año, es decir: el precio de la prima más el de la franquicia.

Tabla 4. Tabla de recopilación de las primas de seguros más económicas para la embarcación a vela modelo utilizada.

F: Franquicia Subrayado Verde: precio más bajo por modalidad.	Agente/ Correduría	Web Terránea	Web Segurclick	Web Rastreator
RC básica		55,00€		
RC + Asistencia náutica			78,13€	
RC + Asistencia náutica + accidentes personales	196,00€	189,00€		
RC + Asistencia náutica + accidentes personales + Regatas			114,81€	
Todo Riesgo	792,00€ F: 175,00€	591,00€ F: 350,00€		
Todo riesgo condiciones inglesas		527,00€ F: 350,00€		
Todo Riesgo, explotación en régimen de chárter	1.000,00€ F: 175,00€			
Seguro por días				12,72€



## 8.4 Moto náutica

Una vez realizadas las comparaciones entre primas de seguros de embarcaciones a motor y vela procederemos a realizar la misma acción con otro tipo de embarcación de recreo. Esta corresponde a las primas de las pólizas de seguro de una moto náutica. Hemos creído que es importante realizar este tipo de comparación debido al aumento de ventas de este tipo de embarcación en las dos últimas temporadas, según datos de ANEN. Al igual que en los dos últimos apartados, al final del punto podremos encontrar una tabla que servirá para y resumir los resultados de una forma gráfica, en donde aparecerán los precios más baratos remarcados.

Los datos de la embarcación introducidos, tanto vía web como los facilitados en la correduría, son los que podemos apreciar en la siguiente tabla:

*Tabla 5 Datos de la moto náutica introducidos en las comparaciones*

<b>Eslora (m)</b>	3,25
<b>Manga (m)</b>	1,15
<b>Potencia total (cv)</b>	220
<b>Año de fabricación</b>	2010
<b>Número de ocupantes</b>	2
<b>Código postal de amarre</b>	07014
<b>Valor de los accesorios (€)</b>	300,00
<b>Motores auxiliares (número)</b>	0
<b>Valor total (€)</b>	16.000

Precios ofertados por la **correduría**:

En la misma nos informan que las aseguradoras con las que trabajan no les ofrecen, para motos náuticas, pólizas a todo riesgo. Las ofertas que se disponen son de pólizas a terceros + asistencia en el mar + accidentes personales.

<b>AXA</b>	180,57 €
<b>Generali</b>	189,62 €
<b>Allianz</b>	240,69 €

En el caso de las páginas **web** de contratación de seguros náuticos, tampoco hemos obtenido todos los resultados que desearíamos, puesto que no todas nos dejan realizar peticiones para

motos náuticas. A diferencia que, en la correduría de seguros, aquí se ha podido obtener un resultado para seguro a todo riesgo. Teniendo en cuenta esto, exponemos los resultados obtenidos:

SEGURO BÁSICO Desde 116 € al año		SEGURO + ROBO + INCENDIO Desde 126 € al año		SEGURO + RESPONSABILIDAD Desde 147 € al año		SEGURO + INCENDIO + ROBO Desde 186 € al año	
Compañía	Precio anual	Resumen de cobertura		Resumen de cobertura		Resumen de cobertura	
	116 €	+ Robo: 200.000 € + Sin deducible y reclamación				<a href="#">Contratar</a>	
	126 €	+ Robo: 200.000 € + Sin deducible y reclamación				<a href="#">Contratar</a>	
	147 €	+ Robo: 200.000 € + Sin deducible y reclamación				<a href="#">Contratar</a>	
	186 €	+ Robo: 200.000 € + Sin deducible y reclamación				<a href="#">Contratar</a>	
	191 €	+ Robo: 200.000 € + Sin deducible y reclamación				<a href="#">Contratar</a>	
	399 €	+ Robo: 200.000 € + Sin deducible y reclamación				<a href="#">Contratar</a>	
	---	+ Robo: 200.000 € + Sin deducible y reclamación				<a href="#">Contratar</a>	
	---	+ Robo: 200.000 € + Sin deducible y reclamación				<a href="#">Contratar</a>	
	---	+ Robo: 200.000 € + Sin deducible y reclamación				<a href="#">Contratar</a>	
	---	+ Robo: 200.000 € + Sin deducible y reclamación				<a href="#">Contratar</a>	
	---	+ Robo: 200.000 € + Sin deducible y reclamación				<a href="#">Contratar</a>	
	---	+ Robo: 200.000 € + Sin deducible y reclamación				<a href="#">Contratar</a>	

Ilustración 32 Precio Seguro RC básico para la moto náutica antes expuesta. Dominio terranea.















SEGURO BÁSICO Desde 110 € al año	BÁSICO + ASIST. + ACC. Desde 211 € al año	T. RIESGO (C. ESPAÑOLAS) Desde 700 € al año	T. RIESGO (C. INTERNACIONAL) Desde 700 € al año	
Compañía	Precio anual	Resumen de coberturas	Procedimiento	Cobertura
 Allianz	211 €	✓ Pasa: CMC 200.000 € ✓ Asistencia Náutica ✓ Multiriesgo Ocu: 12.000 € • Sin necesidad de casco		<a href="#">Contratar</a>
 HAFCE	212 €	✓ Pasa: CMC 200.000 € ✓ Asistencia Náutica ✓ Multiriesgo Ocu: 12.000 € • Sin necesidad de casco		<a href="#">Contratar</a>
 Mapfre	255 €	✓ Pasa: CMC 200.000 € ✓ Asistencia Náutica ✓ Multiriesgo Ocu: 12.000 € • Sin necesidad de casco		<a href="#">Contratar</a>
 Corisa	---	¿Qué? Sin precio online. <a href="#">Contacta con nosotros</a>		<a href="#">¿Te gustaría?</a>
 Paseo	---	¿Qué? Sin precio online. <a href="#">Contacta con nosotros</a>		<a href="#">¿Te gustaría?</a>
 Asefa	---	¿Qué? Sin precio online. <a href="#">Contacta con nosotros</a>		<a href="#">¿Te gustaría?</a>
 RSC	---	¿Qué? Sin precio online. <a href="#">Contacta con nosotros</a>		<a href="#">¿Te gustaría?</a>
 Zurich	---	¿Qué? Sin precio online. <a href="#">Contacta con nosotros</a>		<a href="#">¿Te gustaría?</a>
 Mapfre	---	¿Qué? Sin precio online. <a href="#">Contacta con nosotros</a>		<a href="#">¿Te gustaría?</a>
 Asefa	---	¿Qué? Sin precio online. <a href="#">Contacta con nosotros</a>		<a href="#">¿Te gustaría?</a>
 Zurich	---	¿Qué? Sin precio online. <a href="#">Contacta con nosotros</a>		<a href="#">¿Te gustaría?</a>

Ilustración 33 Precio prima RC + asistencia náutica + accidentes personales. Dominio terranea.















SEGURO BÁSICO Desde 110 € al año	BÁSICO + ASIST. + ACC. Desde 211 € al año	T. RIESGO (C. ESPAÑOLAS) Desde 955 € al año	T. RIESGO (C. INTERNACIONAL) Desde 955 € al año	
Compañía	Precio anual	Resumen de coberturas	Procedimiento	Cobertura
	955 €	 Todo Riesgo  Evacuación 60 €		<a href="#">Contratar</a>
	---	<a href="#">¿Qué? Sin precio online. <u>Contacta con nosotros</u></a>		<a href="#">¿Te gustaría?</a>
	---	<a href="#">¿Qué? Sin precio online. <u>Contacta con nosotros</u></a>		<a href="#">¿Te gustaría?</a>
	---	<a href="#">¿Qué? Sin precio online. <u>Contacta con nosotros</u></a>		<a href="#">¿Te gustaría?</a>
	---	<a href="#">¿Qué? Sin precio online. <u>Contacta con nosotros</u></a>		<a href="#">¿Te gustaría?</a>
	---	<a href="#">¿Qué? Sin precio online. <u>Contacta con nosotros</u></a>		<a href="#">¿Te gustaría?</a>
	---	<a href="#">¿Qué? Sin precio online. <u>Contacta con nosotros</u></a>		<a href="#">¿Te gustaría?</a>
	---	<a href="#">¿Qué? Sin precio online. <u>Contacta con nosotros</u></a>		<a href="#">¿Te gustaría?</a>
	---	<a href="#">¿Qué? Sin precio online. <u>Contacta con nosotros</u></a>		<a href="#">¿Te gustaría?</a>
	---	<a href="#">¿Qué? Sin precio online. <u>Contacta con nosotros</u></a>		<a href="#">¿Te gustaría?</a>
	---	<a href="#">¿Qué? Sin precio online. <u>Contacta con nosotros</u></a>		<a href="#">¿Te gustaría?</a>

Ilustración 34 precio prima seguro a todo riesgo condiciones españolas. Dominio terranea.



Aquí dejamos la tabla resumen de los valores obtenidos, en la que introducimos los valores de primas más baratas en cada modalidad de la que hemos obtenido datos, y en el caso de webs, distinguiendo dominios. Pese a no tener muchos resultados, podemos observar cómo, en el caso del seguro de RC completo es considerablemente más barato la contratación mediante agente, un resultado algo llamativo.

Tabla 6. Tabla de recopilación de precios de primas de una moto náutica.

<b>F:</b> Franquicia <b>Subrayado Verde:</b> precio más bajo por modalidad.	<b>Agente/ Correduría</b>	<b>Web Terránea</b>	<b>Web Segurclick</b>	<b>Web Rastreator</b>
<b>RC básica</b>		116,00€		
<b>RC + Asistencia náutica</b>				
<b>RC + Asistencia náutica + accidentes personales</b>	180,57€	211,00€		
<b>Todo Riesgo</b>		955,00€ F: 60€		
<b>Todo riesgo condiciones inglesas</b>				

## 8.5 Conclusiones del estudio comparativo

Como podemos comprobar fácilmente en las tablas situadas al final de la comparación de cada tipo de embarcación, en la mayoría de casos es más barata la contratación online de las pólizas. Esto tiene una razón muy simple de ser, la reducción de costes y comisiones que supone tener una infraestructura online en vez de una física.

No obstante, **las pólizas más específicas** -como pueden ser aquellas de embarcaciones con fines lucrativos- **no son ofertadas por internet**, por la complejidad que suponen las mismas.

También podemos apreciar cómo, pese a ser más baratas las pólizas online, en estos casos no se tienen en cuenta los descuentos realizados por los agentes a clientes con múltiples pólizas. Este tipo de descuento, vía web, es más complicado de realizar. Según los datos introducidos en las páginas visitadas, no nos ha parecido que se tuviera en cuenta el nombre del tomador a la hora de calcular el precio. No obstante, pese a suponer que no, lo desconocemos.

Otro de los factores (**muy poco conocido por el público en general**) que hay que tener en cuenta, es que los agentes tienen la posibilidad -notablemente limitada- de dar cobertura a siniestros que -según la póliza- no quedarían amparados. Este es un hecho en los seguros, que se debe a que, en algunas ocasiones, ante la posibilidad de perder un cliente importante, se prefiere abonar el coste de la reparación a perder el conjunto de las primas. Esto se entenderá mejor en el siguiente ejemplo:

*El cliente de la correduría A, que tiene contratadas 6 pólizas (por ejemplo, vivienda principal, secundaria, coche, moto, embarcación y seguro profesional), tiene un siniestro no cubierto. El mismo cliente A no ha dado ningún parte en los últimos años y amenaza con retirar las seis pólizas y cambiar a otra compañía. En estos casos, el agente realiza una valoración sobre si realmente le conviene utilizar una parte del crédito (muy limitado) que le ofrecen anualmente para dar cobertura a siniestros no amparados por ninguna garantía.*

Conociendo todos estos factores, así como el factor precio de la prima, cada uno debe analizar qué tipo de contratación es más conveniente para su situación particular.

**El único caso** en que, de forma general, se puede recomendar la **contratación online** es el de la modalidad más nueva de seguros: **los seguros por días o semanas**. Esto es debido a que este tipo de seguro fue creado para ser contratado remotamente.



## 9. PROCEDIMIENTO PARA ASEGURAR UNA EMBARCACIÓN Y DATOS NECESARIOS

Una vez hemos revisado los tipos de pólizas que existen y hemos decidido cuál es la que más nos conviene teniendo en cuenta todos los factores antes mencionados, procederemos a contratar la póliza de seguro de nuestra embarcación.

La información relativa a la embarcación ha sido **dividida en dos claras partes: Datos de la embarcación propiamente dicha**, que proporcionará la información técnica y sobre el valor de la misma necesaria, **y Documentación relativa a la misma**, que nos dará toda la información legal y administrativa. Estos documentos se explicarán punto por punto a lo largo de este apartado, con hipervínculos directos a los mismos dentro del documento.

Actualmente, con los nuevos avances tecnológicos, es posible asegurar una embarcación sin tener que acudir físicamente a la correduría, realizando todos los trámites necesarios a través de internet y teléfono. No obstante, para aquellos que no se atrevan a dar el paso, aún existen multitud de oficinas dónde se les podrá ofrecer un trato personal. En caso de tener alguna exigencia particular, querer modificar alguna cláusula de la póliza, añadir o quitar algún tipo de cobertura o simplemente querer contratar alguna de las pólizas que anteriormente hemos llamado especiales (regatas, lista 6ª...), es muy recomendable acudir en persona para que nos asesoren de forma particular y tomen nota, y dejen constancia de ello en la póliza, de todos los detalles necesarios y comentados.

Una vez hayamos decidido cómo contrataremos nuestra póliza, la compañía aseguradora nos realizará una serie de preguntas sobre la embarcación, aparte de requerirnos toda la documentación necesaria para poder realizar los trámites. A continuación, expondremos las preguntas más comunes y explicaremos como responder aquellas que pudieran presentar algún tipo de duda.

### 9.1 Datos referentes a la embarcación a aportar para suscribir la póliza

En este apartado trataremos exclusivamente los datos técnicos de la embarcación, la muchos de los cuales podrán ser observados en su mismo certificado de navegación. A continuación, detallaremos cada uno de los elementos a tratar, desglosados en el siguiente esquema.



Ilustración 35. Esquema resumen de los datos referentes a la embarcación a aportar al seguro para la suscripción de una póliza marítima.

### 9.1.1 Eslora

Siendo un campo que, a priori, parece que no tiene ningún problema pues su descripción más básica es “la dimensión de un barco tomada de popa a proa”, se complica la definición al matizar que hay distintos tipos de eslora.

Existe la “eslora de flotación”, que es la longitud de popa a proa de la parte que está en contacto con el agua, llamándose “eslora máxima” cuando esté a su máxima capacidad de carga. Esta medida de la eslora no la usaremos a efectos de seguros en embarcaciones náuticas.

Otro tipo de medida de eslora, es la “eslora entre perpendiculares”. Esta es la medida longitudinal desde la mecha del timón hasta el punto más avanzado de la embarcación en contacto con el agua (línea de flotación). Este tipo de medida tampoco será usado a efecto de seguros en embarcaciones.

La última de las medidas, y la que usaremos a efectos de la póliza, es la “eslora total”. Esta es la máxima distancia de popa a proa en una embarcación. Sin embargo, hay que matizar que las partes desmontables no deben ser incluidas en la medida de la eslora total. Este detalle es especialmente importante en la náutica de recreo, y más en España, donde en ocasiones se diseñaban las embarcaciones para poder ser patroneadas en función de un título habilitante u otro. Por ello podemos encontrar embarcaciones con botalones para el ancla, velas u otros motivos que son desmontables (debemos comprobar que así sea) y no debemos tener en cuenta en cuanto a la eslora total, ahorrándonos así una pequeña cantidad en la prima al tener una eslora menor a la real.

Según el RD 1435/2010, encargado de regular el abanderamiento y las matriculaciones, la eslora antes explicada se define como:

*c) «Eslora»: la distancia medida paralelamente a la línea de flotación de referencia, y al eje de la embarcación, entre dos planos verticales perpendiculares al plano central de la embarcación situados uno en la parte más a proa de la misma y el otro en la parte más a popa. Esta eslora incluye todas las partes estructurales de la embarcación y las que forman parte integrante de la misma, tales como rodas o popas de madera, metal o plástico, las amuradas y las juntas casco/cubierta, así como aquellas partes desmontables del casco que actúan como soporte hidrostático o hidrodinámico cuando la embarcación está en reposo o navegando. Esta eslora excluye todas las partes móviles que se puedan desmontar de forma no destructiva sin afectar a la integridad estructural de la embarcación, tales como palos, penoles, plataformas salientes en cualquier extremo de la embarcación, guarniciones de proa, timones, soportes para motores, apoyos para propulsión, plataformas para zambullirse y acceder a bordo y protecciones y defensas. Para las embarcaciones con marcado CE la eslora será la que se ajuste a la definición de los párrafos anteriores entre las recogidas en la declaración de conformidad de la embarcación, que es la «eslora del casco» según se define en la norma UNE EN-ISO 8666:2006.*



Ilustración 36 Ejemplo de elemento elongador de eslora desmontable. Botalón de aluminio, usado para prolongar la eslora un metro -en este caso es para alejar el Gennaker o asimétrico y favorecer la navegación-. Fuente: Alfonso Bonet<sup>17</sup>

<sup>17</sup> Alfonso Bonet. Puma 34 “Kyo” en venta – Equipamiento (Ilustración 35). [En línea]. Alfonso Bonet1. [Imagen descargada: diciembre 2017]. Disponible en: <<https://alfonsobonet1.wixsite.com/puma34/equipamiento-1>>



Como podemos comprobar define las explicaciones antes realizadas, de forma más técnica y específica, incluso poniendo ejemplos de los elementos de la embarcación desmontables incluidos en la eslora, ya sean o no estructurales.



*Ilustración 37 Plataforma de baño, que al estar desplegada también incrementa la eslora, incluida en la definición anterior. Fuente: 5 star motor cruisers<sup>18</sup>*

### 9.1.2 Año de fabricación

En el caso de las embarcaciones de recreo, en la mayoría de casos, al tener un corto período de tiempo de fabricación, no hay ninguna diferencia importante de tiempos entre la “puesta de quilla”, que es la operación con la que se inicia la construcción de un buque, y la finalización de las pruebas de mar, acto que daría por finalizada la construcción del mismo.

En caso de embarcaciones grandes, cerca del máximo considerado como embarcación, que son 24 metros de eslora total, ya puede haber una cierta demora entre la puesta de quilla y la entrega del buque. Por lo que, en cuanto a las pólizas marítimas de seguro se refiere, la fecha de fabricación es en la que la embarcación se encuentra disponible para navegar.

---

<sup>18</sup> 5 stars motor cruisers. Azimut Flybridge 60 (ilustración 36). [En línea]. 5starsmotorcruisers. [Imagen descargada: diciembre 2017]. Disponible en: <<http://5starmotorcruisers.com.au/boats/azimut-flybridge-60/#prettyPhoto>>

En el caso de los buques, mientras están en construcción, también se deben matricular y asegurar. No obstante, la lista 9ª, también llamada registro provisional, del registro de buques (dedicada a buques en construcción) excluye específicamente las embarcaciones deportivas construidas en serie.

### 9.1.3 Número de plazas

Como ya se ha explicado anteriormente, el número de plazas de nuestra embarcación vendrá determinado por el ingeniero que diseña el mismo y se marcará mediante la categoría de diseño, todo ello, obviamente, deberá cumplir con la normativa aplicable, ya sea la normativa europea CE, ISO, UNE, DIN, etc. Este número podrá variar en función de la zona de navegación para la que se habilite la embarcación. Generalmente podremos ver una placa metálica en algún punto de la cubierta o interior que nos indicará el número de personas para las que se puede despachar en función de la zona de navegación que queramos. Las letras A, B, C y D se corresponden con las categorías de diseño de la embarcación. Cabe remarcar que, en la mayoría de embarcaciones de recreo, no aparecerá la letra D en la placa de categoría de diseño. Esto es debido a que están diseñadas para navegar fuera de zonas de abrigo y los fabricantes suponen que en la mayoría de ocasiones no interesará realizar una navegación en zona 7, por ello omiten las mismas de las placas -aunque podrían encontrarse perfectamente, dependiendo del fabricante y objetivo de la embarcación-.

ZONAS DE NAVEGACIÓN y CATEGORÍAS DE DISEÑO				CORRESPONDENCIA ENTRE LAS CATEGORÍAS DE DISEÑO Y LAS ZONAS DE NAVEGACIÓN	
	Nueva Zona de Navegación	Distancia a la costa	Antigua Categoría de Navegación	CATEGORÍA DE DISEÑO (Anexo I, I del R.D. 297/98)	ZONAS DE NAVEGACIÓN correspondientes
Navegación Oceánica	Zona "1"	Ilimitada	A	A: Oceánica	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7
Navegación en Alta Mar	Zona "2"	Hasta 60 millas	B	B: En Alta Mar	2, 3, 4, 5, 6, 7
	Zona "3"	Hasta 25 millas	C	C: En aguas costeras	4, 5, 6, 7
Navegación en aguas costeras	Zona "4"	Hasta 12 millas		D: En aguas protegidas	7
	Zona "5"	Hasta 5 millas	D-1		
	Zona "6"	Hasta 2 millas	D-2		
Navegación en aguas protegidas	Zona "7"	Aguas protegidas en general			

Ilustración 38. Recorte de uno de los apéndices informativos que podemos encontrar en la página web de fomento. Aquí se pueden apreciar las zonas de navegación nuevas, las antiguas, límites de las mismas y correspondencia de estas con la categoría de diseño. Fuente: fomento.

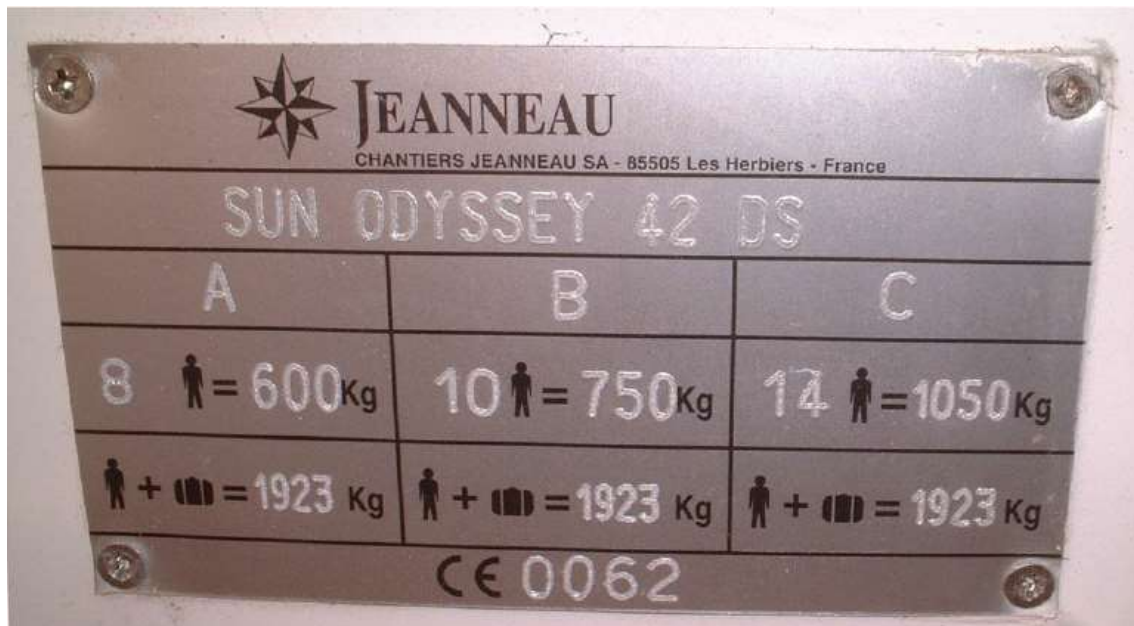


Ilustración 39. Ejemplo de la placa de categoría de diseño, donde indica el despacho de personas y carga en función de la zona de navegación. Imagen de apuntes: "Inspección de embarcaciones de recreo. FNB-UPC"

Es importante diferenciar por un lado la categoría de diseño (A, B, C y D), que viene dada por primera vez en 1998 por la directiva europea 94/25/CE -actualmente ha sido sustituida por la 2013/53/UE<sup>19</sup> aplicable desde enero de 2016 (publicada la adaptación a la legislación española en el Real Decreto 98/2016<sup>20</sup>)-, que sirve para garantizar los requisitos de seguridad en aquellas embarcaciones puestas en venta, ya sean nuevas o de segunda mano, en el mercado europeo; con la zona de navegación, que es la categorización de las áreas de mar navegables en función de la distancia a la costa. Pese a que exista una correlación directa entre ambas, la última simplemente nos divide ámbitos de navegación en función de la distancia a la línea de costa y la primera normativiza las calidades de construcción para garantizar la seguridad estructural de la embarcación en función de las solicitaciones que puedan crear a la estructura de la misma los fenómenos atmosféricos que nos encontremos en cada zona.

<sup>19</sup> DIRECTIVAS DIRECTIVA 2013/53/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 20 de noviembre de 2013 relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE (Texto pertinente a efectos del EEE)

<sup>20</sup> Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes. Publicado el martes 15 de marzo de 2016



#### 9.1.4 Uso de la embarcación

En cuanto al uso de la embarcación se refiere hay, básicamente, 5 tipos de uso que comentaremos a continuación.

##### *9.1.4.1 Privativo / Particular*

Es el más común de los usos, corresponde con el uso por parte del asegurado, o autorizados por el mismo, de la embarcación. Este uso no puede tener, bajo ningún concepto, ánimo de lucro.

Se deberá aportar la identidad del armador, así como la del patrón principal y el título que le permita legalmente patronear la embarcación, este último dependerá de la eslora y la distancia de navegación, se explicarán en un apartado posterior.

##### *9.1.4.2 Alquiler con tripulación*

Es un caso muy común en las empresas de chárter náutico, se alquila la embarcación a un tercero que, por falta de titulación, habilidad o ganas de patronear la embarcación, contrata a un patrón profesional.

En el caso de que la embarcación SIEMPRE esté patroneada por un profesional (o una tripulación en caso de embarcaciones más grandes), se le informará a la aseguradora de esta condición. También se deberán dar los datos del patrón/es y tripulantes, en caso de no saber quién será el mismo o de contar con varios patrones profesionales distintos, también se le hará saber a la aseguradora.

Si se previera que la embarcación no fuera a ser patroneada en alguna ocasión por algún profesional del sector se debería avisar a al asegurador, tanto si es en ocasiones puntuales como de forma asidua, puesto que se debería proceder a la revisión o ajuste de la póliza.

Pese a informar de los profesionales que trabajan en la embarcación, estos no quedan cubiertos por la póliza y deben poseer un seguro laboral adecuado.



#### 9.1.4.3 Alquiler sin tripulación

Anualmente, según datos de ANEN del 2011, se tramitan entre 40.000 y 50.000 títulos náuticos. Teniendo en cuenta que las matriculaciones de embarcaciones rondan las 7.500 anuales, aun restando el mercado de segunda mano, hay muchísima gente que cuenta con titulación, pero no con embarcación. En los últimos años, debido al enorme ahorro que supone frente a tener una embarcación, así como el bajo precio por persona/día que supone este tipo de vacaciones, ha aumentado en gran medida el alquiler de embarcaciones de recreo.

Estas embarcaciones se pueden patronear con el título de recreo adecuado a su eslora y distancia de navegación. Al no saber el nombre de quién patroneará la embarcación, en el momento de contratar la póliza hay que informar a la aseguradora de la actividad que se realizará (alquiler en lista 6ª), número de plazas... Más allá de informar correctamente de la actividad y pedir la cobertura que se quiera, no hay ningún tipo de secreto a la hora de asegurar una embarcación de este tipo.

#### 9.1.4.4 Profesional (no chárter)

En el momento de contratar la póliza de una embarcación que usaremos con ánimo de lucro dando soporte a algún negocio, no hay más secreto que informar del uso que se le dará (repartir periódicos, dar soporte a excursiones en kayak, etc.).

Fuera del ámbito de seguros, deberemos informarnos si es necesaria, o no, una titulación profesional para patronear la embarcación, ya que en muchos casos puede que así sea.

#### 9.1.5 Número de motores

En este apartado no tiene mucho secreto, se refiere el número de motores que tiene la embarcación, los motores de auxiliares i dinguis no incluidos.

### 9.1.6 Potencia total

Este apartado, al igual que el anterior, no tiene más misterio que sumar los caballos o kilovatios del motor/es de tu embarcación.

### 9.1.7 Zona de navegación

La zona de navegación ha sido ampliamente comentada con anterioridad. Debemos tener en cuenta la zona en la que queremos navegar, asegurar el número de personas máximo admitido y, muy importante, contar siempre con los medios de salvamento necesarios para la zona de navegación para la que está habilitada la embarcación, independientemente de que la zona de navegación sea menor.

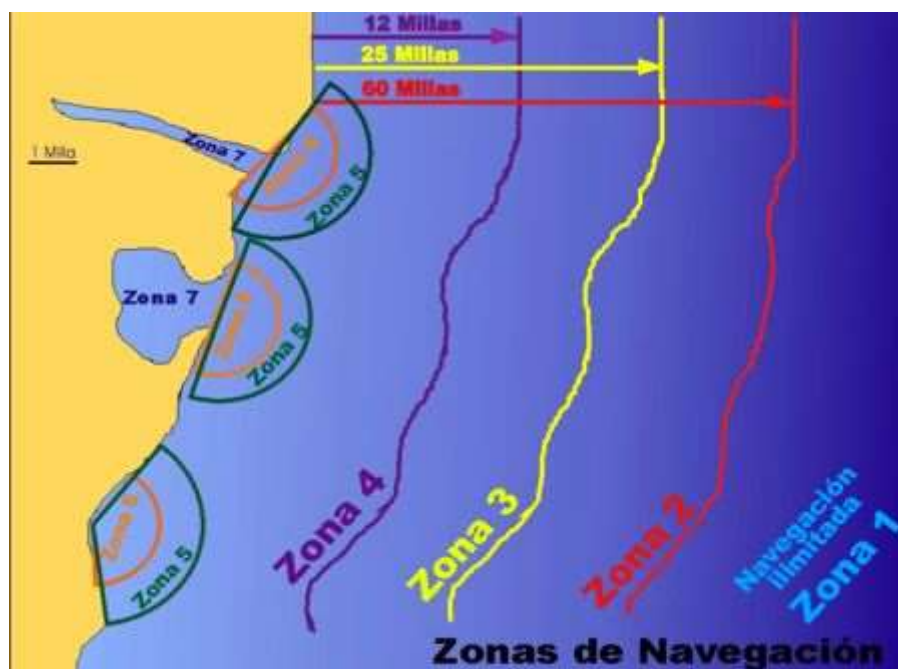


Ilustración 40. Imagen explicativa de las zonas de navegación. Fuente: [www.fondear.org](http://www.fondear.org)

Es muy importante respetar las categorías de diseño de una embarcación, ya que si navegásemos por una zona de navegación superior a la de diseño (o con condiciones meteorológicas equivalentes), habría una no cobertura por parte del seguro en caso de accidente y poder demostrar la imprudencia (con registros de olas o de estaciones



meteorológicas cercanas). Hay que tener en cuenta que con condiciones marítimas adversas ponemos al límite la resistencia estructural de la embarcación, por lo que navegar en una zona o condiciones fuera de diseño puede producir que cualquier pequeño fallo tenga consecuencias catastróficas.

#### 9.1.8 Valor total

Este apartado es muy importante, trata sobre el valor asegurado de una embarcación. Este valor será el que la aseguradora desembolse en caso de una pérdida total o una pérdida total constructiva de la misma. Hay que tener en cuenta de que, si el valor está muy por encima o muy por debajo del valor real, el perito, a la hora de valorar el siniestro, informará a la compañía aseguradora del valor real del bien asegurado. Si el valor está por encima del real, podría acarrear problemas legales y, en caso de demostrarse una mala fe a la hora de declarar el valor, podrían incluso no cubrir un siniestro. En el caso de un infraseguro, una vez realizada una valoración real de la embarcación a precio de mercado, se pagaría la parte proporcional del mismo.

Por ejemplo, si nuestra embarcación está asegurada por 100.000€ pero el valor de mercado real es de 200.000€, en caso de haber un siniestro la compañía aseguradora nos pagaría la parte proporcional a la asegurada, en este caso solo el 50% del mismo. En el caso del infraseguro se utiliza un factor proporcional, dividiendo el valor asegurado por el valor real. Si este infraseguro no fuera mayor al 10 o 15% (dependiendo de la compañía aseguradora) no se aplicaría, pero sería advertido a su dueño, que debería asegurarlo correctamente ante la posibilidad de una no cobertura futura en caso de no hacerlo.

En el caso de comprar esta nueva, el valor de la embarcación es tan fácil de calcular como sacar la factura de la misma y copiar la cantidad pagada. Debido a los impuestos pagados a la hora de adquirir la misma, el precio de una embarcación se reduce rápidamente, por ello al cabo de unos años de comprarla, podremos revisar el valor total de la misma, reduciendo así el precio de la prima.

En el caso de adquirir una embarcación de segunda mano o a la hora de revisar el valor total de una póliza que contratamos cuando compramos la embarcación nueva, la suposición de que el valor que se ha pagado es el precio de mercado no siempre será buena. Gracias a los nuevos medios como internet, podemos tener acceso a un gran número de embarcaciones a la venta.





Para calcular un precio real de nuestra embarcación, un buen medio de hacerlo es comparar el precio de embarcaciones como la nuestra, de un año de fabricación similar. Lo más común es que encontremos un gran número de las mismas, aunque con unas pocas ya nos servirá para hacernos una idea. Es recomendable realizar una media ponderada o regresión de los precios que encontremos, cuantas más embarcaciones comparemos, más exacto será el mismo.

A parte de realizar medias, medias ponderadas o regresiones con los valores de venta de embarcaciones como la nuestra o similares, hay que tener en cuenta otros factores como: año de fabricación, estado de mantenimiento, accesorios como sondas, Año del motor y potencia del/os mismo/s, equipos de viento, placas solares... Pues estos accesorios pueden resultar muy caros y hacer subir de forma considerable el precio de una embarcación. No obstante, y sobre todo en embarcaciones motores, un factor muy importante en el precio, que lo hará variar por completo, será la potencia total instalada, así como el año en que se instaló la planta propulsora.

#### *9.1.8.1 Ejemplo de cálculo del valor de una embarcación de segunda mano*

Para este ejemplo tomaremos una motora “Princess 55”, que describiremos a continuación:

#### **Descripción de la embarcación y características de la misma**

<b>Embarcación tipo:</b>	Motora
<b>Marca y modelo:</b>	Princess 55
<b>Año de Fabricación:</b>	1989
<b>Eslora:</b>	15.80m
<b>Manga:</b>	4.66m
<b>Material del casco:</b>	PRFV
<b>Planta propulsora:</b>	2 motores Volvo TAMD 71 (526.47Kw)
<b>Número de personas:</b>	12
<b>Zona de navegación:</b>	2/60 millas de la costa





<b>Arqueo:</b>	38.19GT
<b>Camarotes:</b>	tres camarotes/5 catres
<b>Aseos:</b>	dos aseos/ sistema fijo de retención de aguas negras
<b>Tanques de combustible:</b>	acero inoxidable 750litros
<b>Añadidos:</b>	reforma y ampliación de la plataforma de popa e instalación de una grúa y una pasarela hidráulica

Una vez tenemos los datos de la embarcación y sabemos el estado de la misma, sistemas incluidos (navegación, combustible, motores...), podemos proceder a buscar datos de otras embarcaciones similares que estén en el mercado.

En esta ocasión, debido a que este tipo de embarcación es bastante común, podemos encontrar muchas embarcaciones similares a la venta en las páginas de venta de referencia del sector náutico español ([bots.com](http://bots.com), [topbarcos.com](http://topbarcos.com), [cosasdebarcos.com](http://cosasdebarcos.com), [barcos24.com](http://barcos24.com), [yachtall.com](http://yachtall.com)...)

A continuación, pondremos algunas imágenes de los resultados encontrados en distintas de las páginas antes nombradas. No solo debemos mirar modelo y precio en una búsqueda rápida, es conveniente entrar en el anuncio y comprobar el estado general de la embarcación, así como leer la ficha técnica de la misma. Esto es importante para saber el año de fabricación, mejoras y cambios en estas últimas.

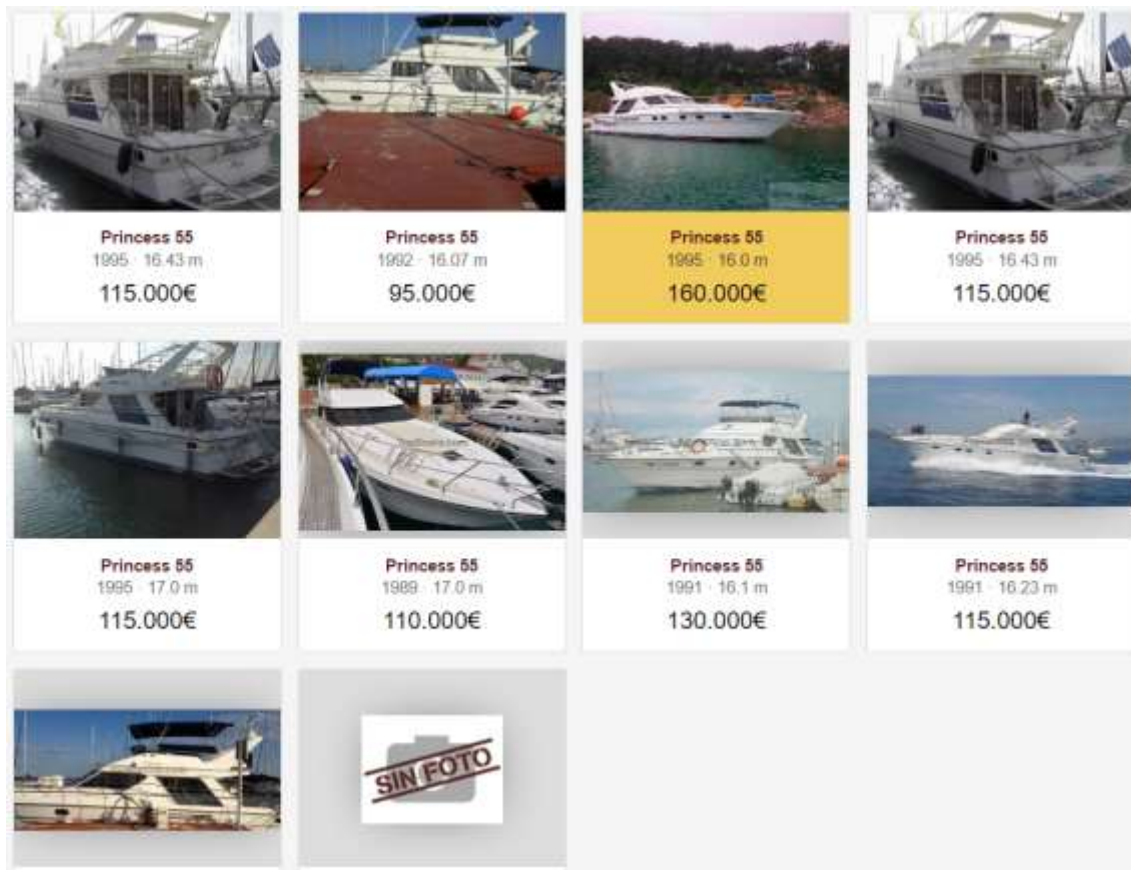


Ilustración 41. Resultados de la búsqueda anterior encontrados en [www.topbarcos.com](http://www.topbarcos.com)

Curiosamente, en la misma página donde encontramos los resultados anteriores, realizan medias de precio de los distintos tipos de embarcaciones en función del año de construcción, un dato muy útil que deberíamos tener en cuenta. En este caso se pueden ver algunas incongruencias, como embarcaciones más nuevas más baratas. Esto puede ser debido a la falta de datos en la página, habiendo pocos modelos en venta de estos años en concreto.

## Precio medio de un Princess 55

Año	Precio medio
1989	110.000€
1991	128.500€
1992	95.000€
1995	126.250€
1998	180.000€
1999	250.000€
2000	209.500€

Ilustración 42. Tabla de precios medios de un Princess 55 creado por la propia página.

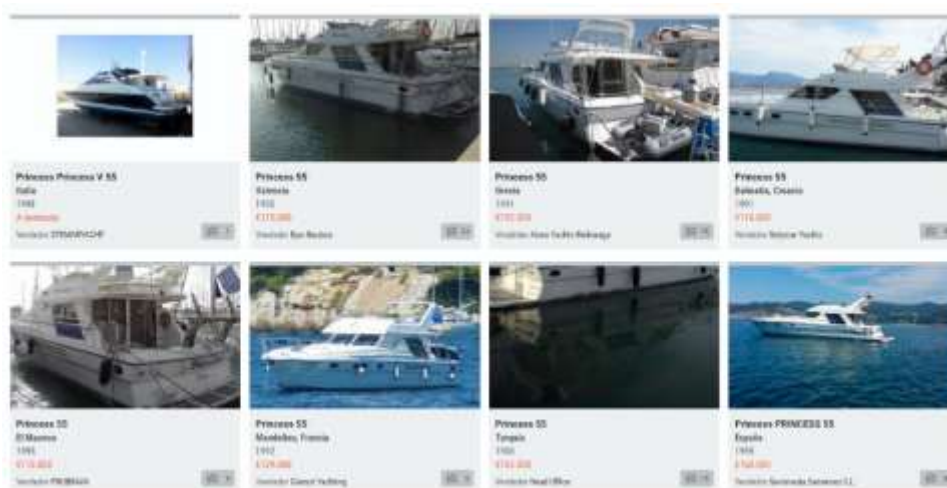


Ilustración 43. Resultados de la búsqueda en [www.boats.com](http://www.boats.com)

A continuación, veremos que, en una de las búsquedas, no encontramos modelos de embarcación iguales al nuestro. En muchísimos casos esto será así, tanto en el modelo como en el año de fabricación. Por ello deberemos utilizar los resultados encontrados, solo que se intentaran extrapolar a nuestra embarcación (reduciendo o aumentando el valor en función del año de fabricación, eslora, suplementos...)

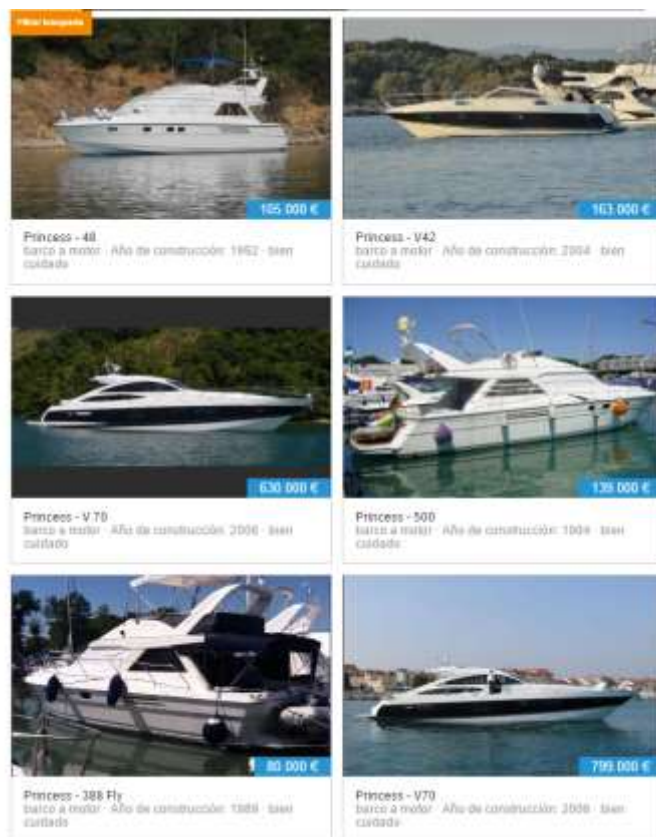


Ilustración 44. Resultados encontrados en [www.barcos24.com](http://www.barcos24.com), no correspondidos exactamente con nuestro modelo.

Una vez se hayan recopilado los datos que creamos oportunos o suficientes, podremos proceder a valorar la embarcación en función del precio de mercado. Hay que tener en cuenta que cuantas más embarcaciones tengas en cuenta más preciso será el valor estimado, siendo muy arbitrario en caso de utilizar un número muy reducido de embarcaciones.

A la hora de valorar los precios de embarcaciones mediante las visitas a internet, hay que tener en cuenta diversos factores:

- Precios de las embarcaciones hinchados, puestos para negociar/regatearlos mismos. Estos casos serán muy fáciles de distinguir, pues por lo general junto al anuncio habrá una nota donde indique que el precio es negociable
- Embarcaciones a la venta muy baratas o muy caras con la condición de compra de amarre incluida, caso muy común en aquellos clubes náuticos que regulan el precio de venta de los amarres, pues se utiliza la embarcación para compensar el precio.



-Gangas por la necesidad urgente de venta. Una embarcación muy por debajo del precio de mercado debido a la necesidad de venta del propietario, o que en ocasiones pueden ser una estafa, puede modificar el precio ponderado que hemos calculado (solo en caso de utilizar pocas embarcaciones para el cálculo), por lo que dependiendo del caso no deberemos tenerla en cuenta.

Procediendo al análisis de los datos obtenidos para fijar un precio de mercado para nuestra embarcación, tendremos en cuenta los siguientes detalles:

-Precio mínimo visto 95.000€ (1992)

-Precio máximo visto 130.000€ (1991)

-Precio medio 1991: 128.250€ (hemos calculado de una embarcación de 1991 en vez de una de 1989, como es nuestro barco, porque tenemos más datos y será un valor de mercado más preciso)

-Motorización de las embarcaciones vistas en comparación con la nuestra

-Nuestra embarcación tiene dos mejoras respecto a las de fábrica de 1989: una grúa hidráulica para el izado de pesos y embarcación auxiliar, una ampliación de la plataforma de baño de popa y la instalación de una pasarela hidráulica.

Teniendo en cuenta todos estos detalles, podremos calcular un precio aproximado de mercado de nuestra embarcación, que nos será muy útil para asegurar el valor total de la misma en nuestra póliza de seguros.

En este caso, partiendo de los 128.250€ de una embarcación de 1991, habrá que depreciar la embarcación. Para ellos podemos suponer, por ejemplo, que la vida media de una embarcación es de 20años, por lo que 2 años supondrá un 10% de la vida útil de la misma, quedándonos así un valor de 115.425€.

A este valor, no obstante, hay que sumarle una cantidad por las reformas que se han realizado en el mismo, así como por la motorización superior a las embarcaciones con las que se ha comparado.



Una embarcación tipo Princess 55 viene, de serie con el modelo medio, con dos motores de 480cv (353Kw) cada uno (potencia total de 960cv). En el caso de nuestra embarcación, los dos motores tienen una potencia unitaria de 526.47Kw (710.75cv), muy superior a la de serie.

Debido a que no sabemos el precio de las reformas realizadas ni la diferencia de precio de los motores de mayor potencia que los convencionales, siendo estos costes importantes, aunque deban ser igualmente devaluados por los años transcurridos, podemos estimar un valor individual de nuestra embarcación de entre un 10%-20% superior a otras del mismo tipo.

En caso de saber el valor de las reformas realizadas, así como de los motores, se podría sumar directamente el mismo al valor obtenido, aplicando la correspondiente depreciación.

**Utilizando el valor intermedio, del 15%, el precio de la embarcación quedaría fijado en 132.739€.**

A la hora de asegurar, para contar con cierto margen de error respecto a los cálculos realizados, sería recomendable fijar el valor en una cifra algo superior, como podrían ser 135.000-140.000€. Esto es debido a que nuestro criterio de cálculo no es 100% preciso, ya que se han realizado diversas suposiciones. Hay que tener en cuenta que el perito encargado de inspeccionar nuestra embarcación en caso de siniestro, que será quién informe a la compañía aseguradora del infraseguro si lo hubiera, podría usar métodos distintos que supusieran una diferencia considerable en el valor final. No obstante, si se ha valorado la embarcación con un método lógico y coherente con el mercado náutico, como es el explicado anteriormente, se podría recurrir el infraseguro con una base sólida, aportando sobre cómo se ha calculado el valor real de la misma.

#### *9.1.8.2 Valor fiscal de la embarcación*

Cuando se realiza la compra de una embarcación, el nuevo propietario deberá pagar un impuesto del 4% (en 2016) del valor contractual de compra al ministerio de hacienda. Esta premisa, tan fácil de entender a priori, se complica cuando las embarcaciones se quieren regalar a un tercero o vender a precios muy bajos para su restauración.

En estos casos, para evitar una ampliación tributaria complementaria al comprador por parte de hacienda, se deberá vender (o pagar los tributos de la embarcación) con un precio base mínimo estipulado por el estado.

Para calcular el precio de las mismas se deberá acudir al correspondiente BOE<sup>21</sup>, publicado anualmente por el estado, donde se incluye el precio de mercado de la mayoría de embarcaciones fabricadas en serie que siguen navegando. En el mismo boletín se informa de cómo se calculará el precio de las mismas en función del precio base y los años que hayan pasado desde la construcción de la misma.

Ahora procederemos a calcular el valor por el que tributará, según el boletín antes mencionado, de la embarcación de la que hemos calculado el precio de mercado en el apartado anterior: una Princess 55 del 1989, con dos motores de 526.47Kw.

<b>BOE</b>	<b>BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO</b>	
Núm. 310	Viernes 22 de diciembre de 2017	Sec. I. Pág. 127129

FABRICANTE/MARCA	MODELO	DIMENSIONES (m)		CASCO	PROPULSION				2018 VALOR EUROS
		ESLORA	MANGA		Motor				
				TIPO	Nº	kW	cv (1)		

Ilustración 45. Nota explicativa del cálculo del precio de embarcaciones.

Como podemos observar, se facilitará el precio de la embarcación en el año 2018 (se actualizarán anualmente) y la potencia media de la misma. Se deberá calcular el valor total sumando los valores, depreciados según las tablas, de casco y motor.

PRINCESS	46 RIVIERA	14,35	4,27	MONO	DFB	2	425	312	177.400
PRINCESS	48	15,09	4,45	MONO	DFB	2	480	353	244.800
PRINCESS	455	15,24	4,31	MONO	DFB	2	380	279	195.900
PRINCESS	55	16,60	4,78	MONO	DFB	2	480	353	306.100
PRINCESS	65	20,87	5,23	MONO	DFB	2	1000	735	489.500
PRINCESS	66	20,87	5,23	MONO	DFB	2	1000	735	520.200

Ilustración 46. Precio de mercado 2018 de una embarcación del mismo modelo que la analizada.

Una vez sabemos el precio de la embarcación nueva sin motor, se procederá a calcular el precio del motor nuevo.

<sup>21</sup> Orden HFP/1258/2017, de 5 diciembre, por la que se aprueban los precios medios de venta aplicables en la gestión del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones e Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte. Publicado en el BOE Nº 301, el viernes 22 de diciembre de 2017.



	Gasolina (Euros/cv. real)	Diesel (Euros/cv. real)
Hasta 50 C.V .....	42,07	72,12
Por cada C.V. más.....	27,05	42,07

	Gasolina (Euros/ kW real)	Diesel (Euros/kW real)
Hasta 37 KW .....	56,86	97,46
Por cada KW más.....	36,80	57,24

Ilustración 47. Precio de motor en función del combustible y la potencia.

Por último, se procederá a depreciar ambos según la tabla facilitada antes de sumar sus valores (es recomendable hacerlo por separado, puesto que embarcación y motores pueden no ser del mismo año).

Años de uso	Embarcaciones (sin motor)		Motores marinos con su transmisión
	A vela	A motor	
Hasta 1 año .....	100	100	100
Más de 1 año, hasta 2	95	85	85
Más de 2 años, hasta 3	89	72	72
Más de 3 años, hasta 4	78	61	61
Más de 4 años, hasta 5	70	52	52
Más de 5 años, hasta 6	60	44	44
Más de 6 años, hasta 7	55	37	37
Más de 7 años, hasta 8	40	32	32
Más de 8 años, hasta 9	38	27	27
Más de 9 años, hasta 10	35	23	23
Más de 10 años, hasta 11	30	19	19
Más de 11 años, hasta 12	25	16	16
Más de 12 años, hasta 13	20	14	14
Más de 13 años, hasta 14	15	12	12
Más de 14 años .....	10	10	10

Ilustración 48. Porcentaje de depreciación de cascos y motores en función del tiempo.

Una vez tenemos todos los datos necesarios, realizaremos un ejemplo práctico de cálculo del valor fiscal de la embarcación.





Según la tabla anterior, el precio de una embarcación tipo Princess 55 a 2016 es de 306.100,00€. A este precio se le debe aplicar una depreciación por tener una antigüedad de 27 a 2016. Como vemos, a partir de los 14 años la depreciación aplicada es la máxima, de un 90%. Es decir, a 2016 el casco de esta embarcación valdría **30.601,00€** según este BOE.

También debemos calcular el valor de la motorización de la embarcación, que deberá ser sumado al precio del casco. Al ser dos motores Diesel, de 526.47 KW, se calcularán de la siguiente forma: los primeros 37 KW valen 97.46€, valiendo cada KW adicional 57.24€ más. Para calcular el valor total:

Restamos 37 KW al total de KW (526.47), quedando así 489.47 KW, que son los KW de los que deberemos calcular el precio a parte, a 57.24€/KW.

Resultando el precio total del motor: 97.46€ (por los primeros 37Kw) + 489.47 \* 57.24 € = 28.114,72€

Teniendo en cuenta que tenemos dos motores gemelos, el precio total de la motorización será el valor anterior multiplicado por dos, dándonos un valor total de 56.229,45€. Puesto que estos motores tienen los mismos años que la embarcación (más de 14) su valor real también será el 10% del valor a nuevo, quedando así una cantidad de **5.622,95€**.

Así pues, el **valor fiscal mínimo** de la embarcación será, en 2016, de **36.223,95€**, sobre los que se deberá pagar el 4% (1.448,96€). Hay que tener en cuenta que si el valor de mercado es de 130.000€, y se vende por esa cantidad, se pagará el 4% sobre la cantidad estipulada en el contrato (130.000€, si se diera el caso).

#### 9.1.9 Dingui o embarcación auxiliar

La embarcación auxiliar se podrá incluir en el seguro de la embarcación principal, por un pequeño suplemento a la prima. Pese a estar incluida en la póliza, se deberá declarar el valor de la misma, pues sería una más de las garantías del condicionado. Sin embargo, para que esta sea considerada embarcación auxiliar debe cumplir con algunas características, que citaremos textualmente del RD1435/2010, que es el encargado de regular las mismas.

*b) «Embarcación auxiliar»: toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuya eslora máxima no sea superior a 4 metros y cuya potencia instalada, en su*

*caso, no sea superior a 8 kW, siempre y cuando sea destinada exclusivamente al servicio auxiliar de la embarcación principal de recreo a la que sirve. Estas embarcaciones solo podrán navegar en las proximidades de la embarcación principal.*

Por lo definido en el RD anterior, deducimos que cualquier embarcación auxiliar de más de 4 metros de eslora o con más de 8kW de potencia (unos 10,8cv), o que no se dedique a navegar por los alrededores de la embarcación principal dedicándose únicamente a su servicio auxiliar, deberá contar con una póliza propia. Por lo que, por ejemplo, si contáramos con una neumática de 6 metros de eslora y 40Cv a la que damos uso de embarcación auxiliar debería contar con una póliza propia. Si tuviéramos una neumática de 4 metros de eslora y 10 C.V., pero que además fuera utilizada para ir a bucear con bombonas por los pasajeros, lejos de la embarcación principal, también debería contar con póliza propia, pues no cumple con la normativa que limita la navegación a zonas próximas a la embarcación principal.

## 9.2 Documentación necesaria para asegurar una embarcación

A continuación, detallaremos los distintos documentos que se deben entregar para poder asegurar una embarcación. Esta documentación debe mantenerse en vigor ya que, en caso de haber un accidente, se podría llegar a no cubrir el mismo si esta estuviera caducada o no favorable después de una revisión.



Ilustración 49. Esquema resumen de la documentación a aportar por nuestra parte al seguro.

Algunos de estos documentos escritos puede que solo sean necesarios en determinadas circunstancias, como es el caso del documento de abanderamiento. A continuación, describiremos cada caso particular.



### 9.2.1 Relativa a los tripulantes: Titulación

El patrón o distintos patrones que fueran a capitanear la embarcación deberán presentar, y mantener en vigor, los títulos que acrediten que pueden patronear legalmente las mismas.

### 9.2.2 Documentación relativa a la embarcación a asegurar

#### 9.2.2.1 Certificado de navegabilidad

Es necesario presentar el certificado de navegabilidad, que es el documento que acredita que la embarcación cumple con las características técnicas y tiene los accesorios de seguridad necesarios, así como en un correcto estado de almacenamiento y no caducados, para navegar en la zona para la que se expide la licencia. Se deberán llevar a cabo las inspecciones periódicas oportunas mediante las empresas autorizadas por el gobierno para mantener la vigencia del mismo. Estas inspecciones se conocen comúnmente por ITB.

#### 9.2.2.2 Abanderamiento

**Se deberá presentar el documento de abanderamiento**, el cual autoriza a una embarcación a enarbolar el pabellón nacional, **solo en dos posibles casos**, en el momento de abanderar nuestra embarcación.

Uno de ellos es si la **embarcación** que queremos registrar **es importada**, el otro de los casos se corresponde con **embarcaciones de nueva construcción en España**. Puesto que no es la finalidad de este documento, no se entrará en detalles sobre el tema.

En caso de requerirse más información, tanto para el apartado de abanderamiento como para el siguiente (matrícula y registro) se deberá consultar:

-RD 1435/2010 del 5 de noviembre

-RD 1027/1989 del 28 de Julio

-Página web de fomento<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> En la página web de fomento se podrá encontrar toda la información necesaria, resumida en los apartados anteriores, para realizar el abanderamiento de forma correcta, por lo que para solucionar cualquier duda se recomienda su consulta.

[http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/MARINA\\_MERCANTE/NAUTICA\\_DE\\_RECREO/Documentos\\_administrativos/Matricula\\_de\\_embarcaciones/Abanderamiento/](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/MARINA_MERCANTE/NAUTICA_DE_RECREO/Documentos_administrativos/Matricula_de_embarcaciones/Abanderamiento/)



*Ilustración 50. Ejemplo de un certificado de navegación belga, bandera tan común y comentada en los últimos años.*  
*Fuente propia.*

La matrícula es el conjunto de números y letras que, siendo estos únicos, distinguen e individualizan una embarcación o buque.

7º - PM - 1 - 514 - 22

*Ilustración 51. Imagen propia creada para representar el modelo de una matrícula de embarcación, inventada la misma.*

91



embarcación o buque, de forma que debe ser fácilmente identificable en el mar, sin embargo, no se especifica cual es el mismo. También se especifica el color blanco, en el caso de tener el casco oscuro, y el color negro, en el caso de tener el casco claro.

Cada embarcación debe estar matriculada, para estar bajo el amparo de la legislación española, en uno de los Registros de Matricula de buques de los distritos marítimos dependientes de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM). Estos registros, que son públicos, estarán bajo el cargo del Capitán Marítimo o de la autoridad marítima local, según proceda.

Para embarcaciones de recreo, como ya se ha comentado anteriormente, hay dos registros:

- Lista 7ª, para aquellas dedicadas a actividad sin ánimo de lucro
- Lista 6ª, aquellas embarcaciones dedicadas a alguna actividad, excepto la pesquera, con ánimo de lucro.

En caso de que la embarcación no se encuentre abanderada en el estado español, se deberá consultar previamente con la empresa aseguradora si realiza seguros a banderas extranjeras. En caso de ser así, también se deberá presentar la documentación necesaria. Un ejemplo práctico: en caso de tener la embarcación abanderada en Bélgica, deberemos presentar el documento expuesto en la imagen 50, sita en la página anterior.

#### *9.2.2.4 Certificado de registro o Permiso de navegación (antigua licencia de navegación)*

Este documento obligatorio es el encargado de sustituir la antigua licencia de navegación. La licencia de navegación solo se tendrá que cambiar cuando algún trámite administrativo deba hacer uso de la misma, entonces se procederá a la renovación del documento, expidiendo el nuevo Certificado de registro/Permiso de navegación. El mismo se deberá llevar siempre a bordo de la embarcación.

Este será exigible a todas las embarcaciones sin tripulación profesional. Las embarcaciones que tengan embarcada tripulación profesional usarán el modelo de rol que les corresponda, regulado por la OM del 18/01/2000.



### Discussion

### 9.2.3 Otros datos

Otro de los detalles que se nos pedirá, es el precio de los accesorios de nuestra embarcación, para incluirlos así dentro de los bienes asegurados. Ya se ha hablado de los objetos de valor especial fijos en las embarcaciones y como asegurarlos en el apartado de definiciones “Accesorios” y “Efectos Personales”<sup>23</sup>. En caso de que no se nos pida este dato y tengamos algunos objetos de valor que queramos influir, es importante hacer constar al agente que queremos asegurar estos bienes, e indicarles al mismo su valor.

93



## 10. TÍTULOS HABILITANTES PARA EMBARCACIONES DE RECREO Y PROFESIONALES

Debido a las numerosas dudas que genera siempre el tema de las titulaciones náuticas, que se ha visto acentuado por el cambio legislativo producido el 24 julio de 2014 con la nueva Ley de Navegación Marítima, realizaremos un repaso rápido a la normativa vigente explicando las atribuciones de las titulaciones de recreo. También explicaremos las titulaciones profesionales, necesarias para poder trabajar a bordo de un buque/embarcación de recreo y, por lo tanto, para poder patronearlas de forma legal y amparada por la póliza.

Como se ha explicado diversas veces a lo largo de los distintos apartados anteriores, las embarcaciones con tripulación se rigen por las legislaciones aplicables a los trabajadores del régimen del mar, así como en los seguros y pólizas, que pueden pactarse estar bajo el amparo de la ley inglesa, con los arbitrajes en –por ejemplo- Londres. No obstante, para amenizar este apartado y adaptarlo a la realidad náutica española donde la mayoría de embarcaciones van sin tripulación o sólo con patrón, se enfocarán las explicaciones a estos dos últimos casos, solo comentando por encima las atribuciones y casos especiales donde las titulaciones profesionales pudieran ser útiles a los lectores.

### 10.1 Titulaciones náuticas de recreo

Las titulaciones náuticas, a día de hoy, están reguladas por el RD 875/2014 del 10 de octubre. En este apartado se realizará un breve resumen de las mismas, organizadas desde la que tiene menos atribuciones a la que más.



*Ilustración 53. Esquema resumen de las titulaciones náuticas de recreo. Ordenadas de izquierda a derecha -en sentido creciente- en función de eslora y distancia de navegación a costa.*



### 10.1.1 Gobierno de embarcaciones sin licencia

No será necesaria la obtención de ningún título para el gobierno de embarcaciones motoras de hasta 5 metros de eslora o 6 metros en caso de las de vela o artefactos flotantes o de playa. La potencia máxima de las mismas será de 11,26kW (15,2cv). Esta acepción no será de aplicación en caso de las motos náuticas.

En este caso tampoco se podrá navegar más lejos de 2 millas de un puerto, marina o lugar de abrigo y siempre se realizará la navegación entre la salida y la puesta de sol.

### 10.1.2 Licencia de Navegación (Titulín)

La licencia de navegación es el título más básico para el gobierno de embarcaciones, esta permite gobernar embarcaciones de recreo de hasta 6 metros de eslora con potencia de motor adecuada a las mismas según el fabricante, así como motos náuticas de clase C. El gobierno de las mismas está limitado a 2 millas de un puerto, marina o lugar de abrigo, no pudiendo realizar navegación nocturna.

Este título puede ser expedido por escuelas de náutica y federaciones de vela y motonáutica, realizando el correspondiente examen y prácticas e informando de forma posterior a la administración correspondiente.

### 10.1.3 Patrón de Navegación Básica (PNB)

Este título, el primero que requiere aprobar un examen realizado por un organismo oficial asó como unas prácticas homologadas, permitirá el gobierno de embarcaciones a motor de hasta 8 metros de eslora siempre y cuando permanezca a 5 millas de un lugar de abrigo, marina o puerto. Es la primera titulación que permite la navegación nocturna. También se podrán pilotar motos náuticas dentro de los límites de las mismas según sus características técnicas.

Con la realización de las prácticas complementarias también se podrán gobernar embarcaciones hasta 8 metros de vela.





#### 10.1.4 Patrón de Embarcaciones de Recreo (PER)

Este título, para el que también se requiere realizar un examen teórico en un organismo oficial, así como unas prácticas homologadas, permite el gobierno de embarcaciones a motor de hasta 15 metros de eslora hasta 12 millas en una línea paralela trazada a la costa. También permite la navegación entre islas en los archipiélagos canario y balear, así como el gobierno de motos náuticas dentro de los límites aplicables a estas según sus características técnicas.

Con la realización de las correspondientes prácticas, también se podrán gobernar embarcaciones de vela de hasta 15 metros de eslora.

##### *Atribuciones complementarias introducidas en la última reforma legislativa*

En la última modificación legislativa de títulos náuticos, aparte de ampliar las atribuciones de los títulos, se introdujeron unas atribuciones complementarias a los mismos. Para obtener las mismas se deberán realizar unas prácticas adicionales a las obligatorias y otorgarán las habilitaciones para:

- Gobierno de embarcaciones a motor (y vela realizando prácticas complementarias en esta modalidad) de hasta 24 metros de eslora.
- Gobierno de embarcaciones a motor (y vela realizando prácticas complementarias en esta modalidad) entre la península ibérica y las Illes Balears.

Hay que matizar que esta habilitación es única y exclusiva entre la península y Balears, no atribuye al gobierno de embarcaciones a distancias equivalentes, pues el límite sigue estando en 12 millas trazados en una línea paralela a la costa y la navegación entre archipiélagos balear y canario antes comentada.

Por ello, si realizamos todas las prácticas correspondientes, el PER puede llegar a otorgar atribuciones de gobierno para embarcaciones de motor y vela de hasta 24 metros en una línea de 12 millas trazada paralela a la costa, la navegación entre archipiélagos balear y canario, así como la navegación entre la península Ibérica y las Illes Balears.



#### 10.1.5 Patrón de Yate (PY)

Para la obtención del patrón de yate, al igual que sus dos títulos homónimos inmediatamente inferiores, se deberá aprobar un examen en un organismo oficial, así como realizar unas prácticas homologadas. A diferencia de los títulos interiores, para poder obtener el PY se deberá estar en posesión del PER.

El PY capacita para el gobierno de embarcaciones de motor (y vela en caso de realizar las prácticas correspondientes homologadas) de hasta 24 metros de eslora y una línea de 150 millas trazada paralela a la costa.

#### 10.1.6 Capitán de Yate (CY)

Para la obtención del patrón de yate, al igual que sus tres títulos homónimos inmediatamente inferiores, se deberá aprobar un examen en un organismo oficial, así como realizar unas prácticas homologadas. Al igual que el PY, para poder obtener el CY se deberá estar en posesión del título inmediatamente inferior, es decir, el PY.

El CY capacita para gobernar cualquier embarcación a motor (y vela con sus respectivas prácticas homologadas) de hasta 24 metros sin límite geográfico. Al igual que muchos de los títulos expuestos anteriormente, permite el gobierno de motos náuticas con los límites aplicables a estas.

#### *Atribuciones complementarias del título de Capitán de Yate*

En la normativa anterior a la expuesta, se permitía el gobierno de buques de recreo de hasta 3.000GT a los capitanes de yate, como bien distingue el significado intrínseco de la palabra, un buque es mayor de 24m de eslora.

Puesto que la normativa internacional regula el término embarcación hasta 24 metros limitando a esta eslora el gobierno por parte de no profesionales de las mismas, estando ratificado -por parte del estado español- el convenio internacional por el que se aplica, no pueden expedir licencias de recreo para embarcaciones de más de 24 metros de eslora. Sin embargo, para no restar atribuciones respecto a los títulos antiguos una semana después de publicar en el BOE el RD por el que se regulan las mismas, se publicó otro RD (el 804/2014, del 18 de octubre) por el



que se regula el “régimen jurídico y las normas de seguridad y prevención de la contaminación de los buques de recreo que transporten hasta doce pasajeros” en el que se establece, en su artículo 7, lo siguiente:

*Artículo 7. Personal de gobierno y marinería del buque.*

*1. Con independencia del uso privado o comercial de los buques de recreo, las tripulaciones deberán estar integradas por personal profesional, salvo lo previsto en el apartado tres.*

*2. Los buques de recreo de uso comercial estarán bajo el mando de un capitán, que podrá estar en posesión del título de capitán de la marina mercante, piloto de primera o segunda de la marina mercante, patrón de altura o bien patrón de litoral, patrón mayor de cabotaje o patrón de cabotaje, de acuerdo con el desplazamiento del buque y las atribuciones que para dichos títulos establece el Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.*

*3. Los buques de recreo de uso privado, podrán estar bajo el mando de un Capitán de Yate.*

En ella podemos leer claramente (art. 7.3) como los capitanes de yate podrán gobernar los buques de recreo de uso privado. Puesto que los únicos buques que no están incluidos en la legislación española, así como se dice en la primera página de este mismo RD, son los buques de recreo de más de 24 metros, pero menos de 3.000GT, se aprovecha ese vacío legal para incrementar las atribuciones del CY. Así pues, según la legislación española, el límite en las atribuciones de un CY son las 3.000GT y no la eslora de 24m.

Esto tendrá validez siempre y cuando se transporte menos de 12 pasajeros, tripulación no incluida (el patrón, ya que no sería profesional, sino alguien con el título de CY que no cobraría por sus labores, sí estaría incluido en los 12 pasajeros), puesto que cualquier buque que transporte más de 12 pasajeros es considerado un buque de pasaje.

#### 10.1.7 ¿Qué actividades podemos realizar con una titulación de recreo?

Como se ha ido explicando en los distintos apartados anteriores, con la titulación náutica solo se permite el gobierno de embarcaciones de recreo, o buques en caso de que estos sean menores de 3.000GT, con un máximo de 12 pasajeros con la tripulación no incluida.

Por lo tanto, con una titulación de recreo no se puede patronear de forma profesional (cobrando por ello) ningún tipo de embarcación. Es decir, por ejemplo, no podemos trabajar de patrón para una embarcación de alquiler. La titulación mínima para patronear de forma profesional

cualquier embarcación de recreo es la de “Patrón profesional de embarcaciones de recreo (PPER)” que se comentará a continuación.

No obstante, actualmente (2017) la ANEN intenta que con los títulos de recreo se puedan patronear profesionalmente pequeñas embarcaciones, con el objeto de adaptar este trabajo claramente temporal a las personas que quieren dedicarse al mismo temporalmente. Un ejemplo de ello serían los estudiantes, que durante las vacaciones de verano podrían obtener algunos ingresos patroneando embarcaciones de chárter. No obstante, a día de hoy, no ha habido avances en el tema.

## 10.2 Titulaciones profesionales

Para hablar de titulaciones profesionales sin dar lugar a dudas, al ser en este caso restricciones técnicas precisas, nos remitiremos a citar literalmente el RD correspondiente, 973/2009<sup>24</sup> para definir sus limitaciones. Una vez citado el mismo se procederá al análisis de estas atribuciones y su posible uso en caso de buques de recreo.

Por último, como caso particular, se tratará el caso de Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo o PPER, explicando claramente sus atribuciones y limitaciones y se comentará el nuevo proyecto de ley propuesto por ANEN.



Ilustración 54. Esquema resumen de las titulaciones profesionales

<sup>24</sup> Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante. Publicado en el BOE nº. 159 del jueves 2 de julio de 2009.



### 10.2.1 Patrón Portuario

#### Atribuciones:

*“Ejercer como patrón en buques mercantes de arqueo bruto no superior a 100 GT que realicen navegaciones siempre que no se alejen más de tres millas de un puerto o de una zona de refugio y que, en su caso, transporten un máximo de 150 pasajeros. Podrá ejercer simultáneamente el mando de la embarcación y el servicio de máquinas siempre y cuando lo permitan las características de la embarcación y la potencia propulsora no rebase los 375 kW en un sólo motor o el doble de la citada potencia propulsora en dos o más motores.”*

Como podemos deducir leyendo las atribuciones propias al título, un patrón portuario podrá ejercer como patrón de forma profesional en aquellas profesiones donde se requieran embarcaciones pequeñas, de una potencia limitada baja (750kW) y que no se alejen más de 3 millas de un punto de abrigo o puerto.

Este título será útil para patronear profesionalmente embarcaciones como golondrinas que realicen rutas portuarias o cerca de los mismos o repartir algún tipo de suministro entre buques dentro de un mismo puerto.

### 10.2.2 Patrón de Litoral

#### Atribuciones:

*“a) Ejercer como oficial de puente en buques mercantes con un arqueo bruto no superior a 1.600 GT.*

*b) Podrá ejercer como patrón o de primer oficial de puente en buques mercantes y buques de pasaje con un arqueo bruto no superior a 200 GT y un aforo máximo de 250 pasajeros, en navegaciones realizadas a lo largo de la costa dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de 30 millas paralela a la misma. Para ello deberá acreditar un período de embarque en buques no inferior a 12 meses como oficial de puente.*

*c) Ejercer como patrón o primer oficial de puente en buques mercantes con un arqueo bruto no superior a 700 GT, en navegaciones próximas a la costa. Para ello deberá acreditar un período de embarque en buques no inferior a 36 meses como oficial de puente. Este período podrá*



*reducirse a no menos de 24 meses si acredita el ejercicio profesional de patrón o de primer oficial de puente durante un período de embarque de al menos 12 meses”*

### 10.2.3 Patrón de Altura

Atribuciones:

*“a) Ejercer como primer oficial y oficial de puente en buques mercantes con un arqueo bruto no superior a 1.600 GT, o para buques con arqueo bruto de hasta 3.000 GT, si las prácticas se han realizado como alumno montando guardia de navegación.*

*b) Podrá ejercer como patrón en buques mercantes y buques de pasaje, en navegaciones próximas a la costa, con un arqueo bruto no superior a 500 GT, así como un aforo máximo de 350 pasajeros. Para ello deberá acreditar un período de embarque no inferior a 12 meses como oficial de puente.*

*c) Para ejercer como oficial de puente en buques mercantes sin limitación, deberá acreditar un período de embarque no inferior a 24 meses como oficial de puente en buques de arqueo bruto entre 100 y 1.600 GT.*

*d) Ejercer como patrón en buques mercantes con un arqueo bruto no superior a 1.600 GT. Para ello deberá acreditar un período de embarque no inferior a 36 meses como oficial de puente. Este período podrá reducirse a no menos de 24 meses si acredita el ejercicio profesional de capitán o de primer oficial de puente durante un período de embarco de al menos 12 meses.”*

En cuanto al patrón de litoral y al patrón de altura los trataremos de forma conjunta. Esto es debido a que ambas titulaciones permitirán patronear embarcaciones y/o buques de 700GT y 1.600GT respectivamente, después de haber realizado los correspondientes períodos embarcados. Estas atribuciones permiten estar al mando, de forma legal, de la mayoría de los buques de recreo actuales, siendo excepciones aquellos de muy grandes esloras.

### 10.2.4 Piloto de Segunda de la Marina Mercante

Atribuciones:



*“a) Ejercer de oficial de puente en buques civiles sin limitación o de primer oficial de puente en buques civiles de arqueo bruto no superior a 3.000 GT.*

*b) Podrá ejercer como capitán de buques mercantes de arqueo bruto no superior a 500 GT en navegaciones próxima a la costa, siempre y cuando haya desempeñado de oficial de puente durante un período de embarco no inferior a 12 meses. De no cumplirse estos requisitos, deberá constar en la tarjeta profesional de marina mercante la limitación para ejercer como capitán”*

#### 10.2.5 Piloto de Primera de la Marina Mercante

##### Atribuciones:

*“a) Ejercer de primer oficial de puente u oficial de puente en buques civiles sin limitación.*

*b) Ejercer como capitán de buques civiles de arqueo bruto no superior a 500 GT en navegaciones próximas a la costa. Para el mando de buques pesqueros se estará a la legislación vigente.*

*c) Podrá ejercer como capitán de buques civiles de arqueo bruto no superior a 6.000 GT. Para ello deberá acreditar un período de embarque no inferior a 36 meses como oficial de puente. Este período podrá reducirse a no menos de 24 meses si acredita el ejercicio profesional de capitán o de primer oficial de puente durante un período de embarco de al menos 12 meses. Para el mando de buques pesqueros se estará a la legislación vigente.”*

#### 10.2.6 Capitán de la Marina Mercante

##### Atribuciones:

*“a) Mando de buques civiles dedicados a cualquier clase de navegación, sin limitación de tonelaje. Para el mando de buques pesqueros se estará a la legislación vigente.*

*b) Ejercer de primer oficial de puente u oficial de puente en buques civiles sin limitación.”*

En el caso de las titulaciones superiores referentes al pilotaje de buques no hay mucho más que añadir respecto al apartado anterior. Esto es debido a que estos títulos serán necesarios solo en caso de buques de recreo de muy grandes esloras. Hay que tener en cuenta que la mayoría de los yates con esloras inferiores a 100m ni se acercan a las 6.000GT que permite patronear el título de piloto de primera de la marina mercante, siendo suficiente para la mayoría de ellos los



1.600GT que permite el patrón de altura en sus máximas atribuciones. Por ello, a efectos de titulaciones, estos títulos no serán necesarios en buques de recreo. No obstante, hay que tener en cuenta que la experiencia de pilotaje y navegación que puedan tener un capitán de la Marina Mercante o un oficial de primera supondrán siempre un alto valor añadido a la seguridad en la navegación del buque.

#### 10.2.7 Patrón Profesional de Embarcaciones de Recreo (PPER)

El patrón profesional de embarcaciones de recreo o PPER es, de entre las titulaciones profesionales, la más básica y por lo tanto la que ofrece menores atribuciones. Una de las principales diferencias con las demás titulaciones profesionales es que es la única de las mismas que se puede obtener desde una titulación de recreo (Capitán de Yate) aprobando el correspondiente examen, pasando pruebas físicas del Instituto Social de la Marina y acreditando la navegación de las millas requeridas.

El PPER permite patronear embarcaciones de hasta 24 metros de listas 6ª y 7ª, ejercer de instructor en una escuela de náutica (hasta el PER), realizar transportes de embarcaciones... Siempre con un límite de 12 personas a bordo, incluida tripulación, y a un máximo de 60 millas de la línea de costa española.

Esta titulación será muy común a la hora de contratar patrones, de forma legal y cumpliendo con la normativa de seguros y las pólizas firmadas, para embarcaciones dedicadas al chárter. Es especialmente útil para estos casos debido a que las embarcaciones de menores esloras no tienen espacio físico para más de 12 personas a bordo, limitación que se aplica al PPER i que diferencia claramente este título de los profesionales, de mayores atribuciones, comentados anteriormente.

Hay que tener en cuenta que no es suficiente que el patrón esté en posesión del PPER, este deberá estar de alto en la Seguridad Social para cumplir con la correspondiente normativa.

#### 10.2.8 Proyecto de RD para la habilitación de los títulos náuticos para el desarrollo de determinadas actividades remuneradas

Este es un real decreto impulsado por ANEN, que pasó a trámite de la audiencia el 15/11/2017, mediante el cual se pretende que, aquellas personas que están en posesión de alguno de los





títulos náuticos antes nombrados (PER, PY y CY), puedan realizar actividades remuneradas con los mismos.

Se pretende que este RD provea a las personas que están en posesión de alguno de estos títulos las atribuciones de:

- El transporte de personas y mercancías efectuado mediante embarcaciones de recreo con destino a otras embarcaciones o buques de recreo.*
- La realización de excursiones turísticas y la práctica de la pesca de recreo.*
- Realizar actividades de atraque, fondeo o desplazamiento de embarcaciones de recreo dentro de las aguas correspondientes a puertos, puertos deportivos o marinas.*
- Realizar pruebas de mar a bordo de embarcaciones de recreo y motos náuticas.*
- Gobierno de embarcaciones destinadas al socorrismo en playas.*
- Prestar servicios de tripulación en embarcaciones.*

No obstante, para optar a esta habilitación indicadas los titulados náuticos deberán efectuar el curso de Formación básica de seguridad para gente de mar de la DGMM. Una vez obtenido dicho curso, los titulados náuticos estarán facultados para llevar a cabo las actividades antes citadas con algunas limitaciones:

- Estarán limitados a realizar su actividad a una distancia de hasta a cinco millas del puerto, puerto deportivo o marina desde el que se realice la prestación.*
- No se podrá trasladar un número de pasajeros o un volumen de carga mayor de aquél para el que estuviesen diseñadas las embarcaciones, sin que, en ningún caso, el número de pasajeros pueda ser superior a 6 personas.*

De salir adelante este RD supondría un cambio sustancial a efectos de la náutica en el estado español, pues permitiría realizar, sin ningún título profesional, actividades como el chárter -tan de moda en los últimos años-, pruebas de mar de mano de reparadores, pilotar las motos de agua por parte de socorristas que no son profesionales del mar, actividades de asistencia dentro de puertos y marinas... Este proyecto se propone con la intención de acabar con la escasez de profesionales para realizar estas actividades, así como el de reducir a su vez el coste de las mismas.

## 11. PRINCIPALES EMPRESAS ASEGURADORAS DE EMBARCACIONES

A continuación, procederemos a realizar un listado con los datos de las principales empresas aseguradoras que operan en el estado español. Esto pretende servir para hacernos una idea general del mercado de seguros, con informaciones como tipos de compañías, capitales de las mismas, cantidad de agentes y sucursales, facilidades electrónicas (Facebook, Twitter, apps para teleperitación o realizar gestiones vía móvil, etc.), compañías asociadas, tamaño de las mismas según facturación, etc. Así como para saber quiénes serán o pueden ser los potenciales aseguradores de nuestra preciada embarcación.

Para ello listaremos veintiuna compañías aseguradoras del mercado español. Estas tienen la peculiaridad de que aseguran embarcaciones, detalle importante, puesto que no todas las compañías aseguradoras del mercado emiten pólizas marítimas. Hemos elegido, de entre todas las empresas de seguros, este conjunto por dos principales razones:

-Todas ellas aseguran embarcaciones

-No nos ha resultado especialmente complicado encontrar los datos generales y actividad de las mismas vía buscador web.

Estas compañías son las citadas a continuación:

*Tabla 7. Tabla resumen de las compañías aseguradoras de embarcaciones analizadas*

<a href="#"><u>-Allianz</u></a>	<a href="#"><u>-Metrópolis Seguros (Metromar)</u></a>
<a href="#"><u>-A.M.A.</u></a>	<a href="#"><u>-MGS</u></a>
<a href="#"><u>-Arag</u></a>	<a href="#"><u>-Murimar</u></a>
<a href="#"><u>-Axa</u></a>	<a href="#"><u>-Mutua Tinerfeña</u></a>
<a href="#"><u>-Caser Seguros</u></a>	<a href="#"><u>-Pantaenius</u></a>
<a href="#"><u>-Catalana Occidente</u></a>	<a href="#"><u>-Patria Hispana Seguros</u></a>
<a href="#"><u>-Fiatc</u></a>	<a href="#"><u>-Reale</u></a>
<a href="#"><u>-Generali Seguros</u></a>	<a href="#"><u>-RGA</u></a>
<a href="#"><u>-Helvetia</u></a>	<a href="#"><u>-RSA</u></a>
<a href="#"><u>-Liberty Seguros</u></a>	<a href="#"><u>-Zurich</u></a>
<a href="#"><u>-Mapfre</u></a>	

Una vez introducido brevemente el objetivo de este apartado, procedemos con el análisis de las compañías antes citadas.



## 11.5 Allianz



**Nombre de la empresa:**

- Allianz Compañía de Seguros y Reaseguros S.A.

**Datos de contacto:**

**Sede Central:** Calle Tarragona, 109  
08014 Barcelona

**Teléfono:** 902 300 186

**Fax:**

**Página web:** <https://www.allianz.es>

**CIF:** A28007748

**Medios digitales:**

-Linked In  
-You tube  
-Twitter  
-Facebook  
-Google +

**App móvil:**

- Sí: -App store  
-Play store  
-Windows Store

**Información sobre facturación  
y tamaño de le empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

-Grupo Allianz  
-144.000 empleados a nivel mundial (2.300 en España)  
-106.400 M€ de ingresos a nivel mundial (2.897 en España)  
-Más de 78M de clientes a nivel mundial (4M en España)  
-Una red de 14.000 mediadores en España



11.21 A.M.A.



**Nombre de la empresa:**

- A.M.A. AGRUPACIÓN MUTUAL ASEGURADORA

**Datos de contacto:**

**Sede Central:** Parque Empresarial Cristalia, Edificio 4,  
28033 Madrid

**Teléfono:** 902 303 010

**Página web:** <http://www.amaseguros.com/>

**CIF:** G28177657

**Medios digitales:**

-Linked In  
-You tube  
-Twitter  
-Facebook  
-Google +

**App móvil:**

- Sí: -App store  
-Play store

**Información sobre facturación**

**y tamaño de le empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

-170M€ de facturación en 2014

-Más de 500.000 de clientes

-Más de 500 empleados

-80 oficinas



### 11.13 Arag



**Nombre de la empresa:** - ARAG COMPAÑIA INTERNACIONAL DE SEGUROS Y REASEGUROS SA

**Datos de contacto:**

**Sede Central:** Roger de Flor, nº 16  
Barcelona 08018

**Teléfono:** 91 837 37 07

**Fax:**

**Página web:** <http://www.arag.es>

**CIF:** A08180028

**Medios digitales:**

- Linked In
- You tube
- Twitter
- Facebook
- Instagram
- Google +
- Pinterest

**App móvil:** - Sí: -App store  
-Play store

**Información sobre facturación  
y tamaño de le empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

- 3.713 empleados a nivel mundial (300 en España)
- 1.650M€ de ingresos en primas
- Más de 1.000 Abogados en España



## 11.15 Axa



**Nombre de la empresa:**

- AXA SEGUROS GENERALES, S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS

**Datos de contacto:**

**Sede Central:** Monseñor palmer, 1  
07014 Palma de Mallorca

**Teléfono:** 902 110 120

**Página web:** <http://www.axa.es>

**CIF:** A60917978

**Medios digitales:**

-Linked In  
-You tube  
-Twitter  
-Facebook  
-Instagram  
-Google +

**App móvil:**

- Sí: -App store  
-Play store

**Información sobre facturación  
y tamaño de le empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

-Más de 7.000 mediadores en España  
-2.800M€ de ingresos en primas  
-Más de 3M de clientes en España (102M a nivel mundial)

**Otras marcas en España:**

(Aseguradoras de embarcaciones)

-Pantaenius ( [www.pantaenius.es](http://www.pantaenius.es) )





## 11.11 Caser Seguros



**Nombre de la empresa:** - Caja de Seguros Reunidos Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A. "CASER"

**Datos de contacto:**

**Sede Central:** Avenida de Burgos,  
nº 109. 28050-Madrid

**Teléfono:** 902 011 111

**Fax:**

**Página web:** <http://www.caser.es>

**CIF:** A28013050

**Medios digitales:**

-Linked In  
-You tube  
-Twitter  
-Facebook  
-Instagram  
-Google +

**App móvil:** - Sí: -App store  
-Play store

**Información sobre facturación  
y tamaño de le empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

-6.500 empleados a nivel mundial (2.000 en España)  
-1.440M€ de ingresos en primas  
-Más de 2.3M de clientes en España  
-Más de 12.000 puntos de venta en España



## 11.7 Catalana Occidente



**Nombre de la empresa:** - SEGUROS CATALANA OCCIDENTE SA DE SEGUROS Y REASEGUROS

**Datos de contacto:**

**Sede Central:** Avenida Alcalde Barnils, 63  
08174 Sant Cugat del Vallès  
**Teléfono:** 902 344 000  
**Fax:** 935 908 257  
**Página web:** <http://www.seguroscatalanaoccidente.com>  
**CIF:** A28119220

**Medios digitales:**

-Linked In  
-You tube  
-Twitter  
-Facebook  
-Instagram  
-Google +

**App móvil:** - Sí: -App store  
-Play store  
-Windows Store

**Información sobre facturación  
y tamaño de le empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

-Grupo Catalana Occidente  
-6.500 empleados a nivel mundial (2.000 en España)  
-4.000M€ de ingresos a nivel mundial  
-Más de 78M de clientes a nivel mundial (2.4M en España)  
-Una red de 20.000 mediadores a nivel mundial  
-Más de 1.500 oficinas

**Otras marcas en España:**  
(Aseguradoras de embarcaciones)

-Seguros Bilbao ( [www.segurosbilbao.com](http://www.segurosbilbao.com) )



-Plus Ultra Seguros ( [www.plusultra.es](http://www.plusultra.es) )







## 11.14 Fiac



**Nombre de la empresa:** - FIATC MUTUA DE SEGUROS Y REASEGUROS A PRIMA FIJA

**Datos de contacto:**

**Sede Central:** Avenida Diagonal, nº 648  
Barcelona 08017

**Teléfono:** 902 110 120

**Página web:** <http://www.fiatc.es>

**CIF:** G08171407

**Medios digitales:**

- Linked In
- You tube
- Twitter
- Facebook
- Instagram
- Google +
- Pinterest

**App móvil:** - Sí: -App store  
-Play store

**Información sobre facturación  
y tamaño de le empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

- 876 Empleados en España
- 53 oficinas y más de 5.000 mediadores en España
- 490M€ de ingresos en primas
- Más de 500.000 clientes en España

**Otras marcas en España:**

(Aseguradoras de embarcaciones)

-Metromar ([www.metromar.es](http://www.metromar.es))





## 11.12 Generali Seguros



**Nombre de la empresa:** - Generali España, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros

**Datos de contacto:**

**Sede Central:** Calle Orense, 2  
28020 Madrid

**Teléfono:** 91 837 37 07

**Fax:**

**Página web:** <http://www.generali.es>

**CIF:** A28007268

**Medios digitales:**

-Linked In  
-You tube  
-Twitter  
-Facebook  
-Instagram  
-Google +

**App móvil:** - Sí: -App store  
-Play store

**Información sobre facturación**

**y tamaño de le empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

-2.108M€ de ingresos en 2015  
-Más de 72M de clientes a nivel mundial  
-Más de 1.600 puntos de atención en España



## 11.1 Helvetia



**Nombre de la empresa:** *-Helvetia Compañía Suiza de Seguros y Reaseguros, S.A.*

**Datos de contacto:**

**Sede Central:** Paseo Recoletos, 6  
Madrid 28001  
**Teléfono:** 914 445 288  
**Fax:** 914 353 268  
**Página web:** <https://www.helvetia.es>  
**CIF:** A41003864

**Medios digitales:**

*-Linked In  
-You tube  
-Twitter  
-Facebook  
-Blog  
-Google +*

**App móvil:** *- Sí: -App store  
-Play store*

**Información sobre facturación  
y tamaño de le empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

*-Grupo Helvetia  
-7.000 empleados a nivel europeo  
-7.760 M. De francos suizos de facturación en 2014.  
(391.1 M€ en España)  
-Más de 4.7M de clientes a nivel europeo  
-Una red de 2.500 mediadores en toda España.*



## 11.10 Liberty Seguros



**Nombre de la empresa:** - LIBERTY SEGUROS Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A.

**Datos de contacto:**

**Sede Central:** Paseo de las Doce Estrellas, 4  
Madrid (28042)

**Teléfono:** 902 55 50 11

**Fax:**

**Página web:** <http://www.libertyseguros.es>

**CIF:** A48037642

**Medios digitales:**

-Linked In  
-You tube  
-Twitter  
-Facebook  
-Instagram  
-Google +

**App móvil:**

- Sí: -App store  
-Play store  
-Windows Store

**Información sobre facturación**

**y tamaño de le empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

-Grupo Catalana Occidente  
-50.000 empleados a nivel mundial (1.100 en España)  
-4.000M€ de ingresos a nivel mundial  
-Más de 78M de clientes a nivel mundial (2.4M en España)  
-Una red de 20.000 mediadores a nivel mundial  
-Más de 900 oficinas

**Otras marcas en España:**

(Aseguradoras de embarcaciones)

-Génesis ( [www.genesis.es](http://www.genesis.es) )



(marca sin sociedad asociada, forma parte de Liberty)



## 11.4 Mapfre



**Nombre de la empresa:** -MAPFRE SEGUROS GENERALES COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A.

**Datos de contacto:**

**Sede Central:** Crta de Pozuelo a Majadahonda, 50,  
28220 Majadahonda

**Teléfono:** 902 312 312/ 91 581 63 00

**Fax:**

**Página web:** <https://www.mapfre.es>

**CIF:** A/28141935

**Medios digitales:**

-Linked In  
-You tube  
-Twitter  
-Facebook  
-Google +

**App móvil:**

- Sí: -App store  
-Play store  
-Blackberry

**Información sobre facturación  
y tamaño de le empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

-Grupo Mapfre  
-38.000 empleados a nivel mundial (11.000 en España)  
-26.700 M€ de ingresos  
-Más de 34M de clientes a nivel mundial (6M en España)  
-Una red de 80.000 mediadores en el mundo  
-5.800 oficinas a nivel mundial (3.000 en España)



## 11.2 Metrópolis Seguros



**Nombre de la empresa:** - METRÓPOLIS SEGUROS, S.A. CIA NACIONAL DE SEGUROS Y REASEGUROS

**Datos de contacto:**

**Sede Central:** C/ALCALÁ, 39  
28014 MADRID

**Teléfono:** 911 024 000

**Email:** metropolis@metropolis-sa.es

**Página web:** <http://www.metropolis-sa.es/>

**CIF:** A28001758

**Medios digitales:**

-Twitter

-Facebook

**App móvil:** - No

**Información sobre facturación  
y tamaño de le empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

-100 empleados a nivel estatal

-Una red de 1.100 mediadores en toda España.



## 11.23 MGS



**Nombre de la empresa:** - MGS, Seguros y Reaseguros S.A.

**Datos de contacto:**

**Sede Central** Avda. Diagonal, 543 y Entença, 325-335  
08029 Barcelona

**Teléfono:** 911 286 028

**Página web:** [www.mgs.es](http://www.mgs.es)

**CIF:** A08171373

**Medios digitales:**

-Linked In  
-You tube  
-Twitter  
-Facebook

**App móvil:**

- Sí: -App store  
-Play store (helvetia.es, 2016) (helvetia.es, 2016)

(www.metropolis-sa.es, 2016)

**Información sobre facturación**

**y tamaño de la empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

-Más de 700 empleados a nivel nacional  
-Más de 400.000 de clientes  
-Más de 250M€ en primas



## 11.19 Murimar



**Nombre de la empresa:** - MURIMAR VIDA SEGUROS Y REASEGUROS SA

**Datos de contacto:**

**Sede Central** CALLE ORENSE, 58 - 6ª  
28020-MADRID

**Teléfono:** 915 971 835

**Página web:** <http://www.murimar.com>

**CIF:** A89490407

**Medios digitales:**

-Linked In  
-You tube  
-Twitter  
-Facebook  
-Instagram  
-Google +

**App móvil:**

- Sí: -App store  
-Play store

**Información sobre facturación**

**y tamaño de le empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

-Seguro mutual de pescadores, no hay datos de facturación ni tamaño publicados en la web





## 11.20 Mutua Tinerfeña



**Nombre de la empresa:** - Mutua Tinerfeña, Mutua de Seguros y Reaseguros a Prima Fija

**Datos de contacto:**

**Sede Central:** Calle Puerta Canseco nº 33  
38003 Santa Cruz de Tenerife

**Teléfono:** 902 241 142

**Página web:** [www.mutuatfe.com](http://www.mutuatfe.com)

**CIF:** G38004297

**Medios digitales:**

-Linked In  
-You tube  
-Twitter  
-Facebook  
-Google +

**App móvil:** - Sí: -App store  
-Play store

**Información sobre facturación  
y tamaño de le empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

- Más de 100 empleados en las Islas Canarias  
-Alrededor de 250 agentes en la comunidad  
-Más de 30 oficinas en Canarias.



## 11.16 Pantaenius



**Nombre de la empresa:** - PANTAENIUS SPAIN, S.L. AGENCIA DE SUSCRIPCIÓN

**Datos de contacto:**

**Sede Central:** C/ Torre de Pelaires, 5  
07015 Palma de Mallorca

**Teléfono:** 971 70 86 70

**Página web:** [www.pantaenius.es](http://www.pantaenius.es)

**CIF:** B57392466

**Medios digitales:**

-Linked In  
-You tube  
-Twitter  
-Facebook  
-Instagram  
-Google +

**App móvil:**

- Sí: -App store  
-Play store

**Información sobre facturación**

**y tamaño de le empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

-No hay información de facturación en la web



### 11.3 Patria Hispana Seguros



**Nombre de la empresa:** - PATRIA HISPANA S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS  
**Datos de contacto:**

**Sede Central:** CL Serrano, 12  
Madrid 28001  
**Teléfono:** 914 355 500 – 902 303 730  
**Fax:** 915 767 644  
**Página web:** <http://www.patriahispana.com/>  
**CIF:** A28007649

**Medios digitales:**

-Linked In  
-Twitter

**App móvil:** - Sí: -App store  
-Play store

**Información sobre facturación  
y tamaño de le empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

-24 delegaciones nacionales  
-57.2M€  
-Solvencia: 919% sobre exigencia legal



## 11.9 Plus Ultra Seguros



**Nombre de la empresa:** - Plus Ultra Seguros Generales y Vida, S.A. de Seguros y Reaseguros

**Datos de contacto:**

**Sede Central:** *Plaza de las Cortes, 8  
28014, Madrid*

**Teléfono:** 902 151 015

**Página web:** [www.plusultra.es](http://www.plusultra.es)

**CIF:** A30014831

**Medios digitales:**

-Linked In  
-You tube  
-Twitter  
-Facebook  
-Instagram  
-Google +

**App móvil:**

- Sí: -App store  
-Play store  
-Windows Store



## 11.17 Reale



**Nombre de la empresa:** - REALE SEGUROS GENERALES. S.A

**Datos de contacto:**

**Sede Central:** Monseñor palmer, 1  
07014 Palma de Mallorca

**Teléfono:** 902 110 120

**Página web:** <http://www.reale.es>

**CIF:** A60917978

**Medios digitales:**

-Linked In  
-Twitter  
-Facebook

**App móvil:** - Sí: -App store  
-Play store

**Información sobre facturación**

**y tamaño de le empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

-Más de 3.250 corredores en España  
-740M€ de facturación  
-55 sucursales y más de 340 agencias exclusivas en territorio nacional



## 11.18 RGA



**Nombre de la empresa:** - RGA Seguros Generales Rural S.A. de Seguros y Reaseguros

**Datos de contacto:**

**Sede Central** Basauri nº 14,  
28023 Madrid  
**Teléfono:** 902 321 456  
**Página web:** <http://www.seguosrga.es>  
**CIF:** A78524683

**Medios digitales:**

-Linked In  
-You tube  
-Twitter  
-Facebook  
-Instagram  
-Google +

**App móvil:** - Sí: -App store  
-Play store

**Información sobre facturación  
y tamaño de le empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

-Más de 200 empleados en España  
-38 cajas rurales forman el grupo  
-Más de 1M de clientes en España



## 11.22 RSA



**Nombre de la empresa:** -ROYAL & SUN ALLIANCE INSURANCE PLC SUCURSAL  
EN ESPAÑA

**Datos de contacto:**

**Sede Central** *Paseo Castellana, 9519 edificio torre europa*  
*28046 Madrid*

**Teléfono:** 911 286 028

**Página web:** [www.es.rsagroup.com](http://www.es.rsagroup.com)

**CIF:** N0060964D

**Medios digitales:**

-Linked In  
-You tube  
-Twitter  
-Facebook  
-Google +

**App móvil:** - Sí: -App store  
-Play store

**Información sobre facturación  
y tamaño de le empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

-19.000 empleados a nivel mundial, 60 a nivel estatal  
-Más de 7.000M€ en primas netas de reaseguros



## 11.8 Seguros Bilbao



**Nombre de la empresa:** - Bilbao, Compañía Anónima de Seguros y Reaseguros

**Datos de contacto:**

**Sede Central:** Paseo del puerto, 20  
48992 Neguri-Getxo (Vizcaya)

**Teléfono:** 902 456 645

**Fax:** 935 908 257

**Página web:** [www.segurosbilbao.com](http://www.segurosbilbao.com)

**CIF:** A48001648

**Medios digitales:**

-Linked In  
-You tube  
-Twitter  
-Facebook  
-Instagram  
-Google +

**App móvil:**

- Sí: -App store  
-Play store  
-Windows Store





## 11.6 Zurich



**Nombre de la empresa:**

- Allianz Compañía de Seguros y Reaseguros S.A.

**Datos de contacto:**

**Sede Central:** Calle Tarragona, 109  
08014 Barcelona

**Teléfono:** 913 755 755

**Fax:**

**Página web:** <https://www.zurich.es>

**CIF:** A28360527

**Medios digitales:**

-Linked In

-You tube

-Twitter

-Google +

**App móvil:**

- Sí:    -App store  
          -Play store  
          -Windows Store

**Información sobre facturación  
y tamaño de le empresa:**

(según datos publicados en la misma web)

-Grupo Allianz

-55.000 empleados a nivel mundial (2.000 en España)

-31.200M€ de ingresos a nivel mundial (2.897 en España)

-Más de 78M de clientes a nivel mundial (2.4M en España)

-Una red de 8.300 mediadores en España



## 12. CONCLUSIONES GENERALES

Debido a la transversalidad de este documento es muy difícil llegar a unas conclusiones concretas sobre todo el contenido, por ello lo comentaremos por partes.

En los primeros temas, más introductorios al mundo del seguro, esperamos haber transmitido los conocimientos suficientes al lector para que este sea capaz de distinguir, por cuenta propia:

- Los elementos básicos de una póliza de seguro marítimo, así como interpretar sus términos y definiciones más comunes, recordando que estos suelen ser los mismos, cambiando algunas palabras -o usando sinónimos-, para las distintas compañías de seguros.
- Los diferentes tipos de pólizas marítimas, las diferencias entre las mismas y qué modelo de póliza es más adecuado para cada tipo de embarcación y uso de la misma. Debemos haber aprendido que un bajo coste de la prima no es el único factor favorable, pues puede ser preferible pagar algo más e incluir coberturas interesantes para el asegurado en función del tipo de embarcación y uso (regatas, remolque y salvamento, daños propios...).
- Qué tipo de embarcaciones y/o actividades que realizan las mismas deben contratar pólizas especiales para estar dentro de la legislación, asegurándose así de tener los siniestros cubiertos. Sabemos que aquellas embarcaciones con fines lucrativos (lista 6ª), aquellas que realizan regatas o aquellas que son aseguradas durante breves períodos de tiempo, merecen una especial atención en el momento de la contratación de la póliza.

En la parte final del documento, en la que se han presentado aquellos temas más burocráticos relacionados con los seguros y titulaciones, podemos extraer diversas conclusiones:

- Qué procedimiento y qué documentos y datos necesitamos para realizar la contratación de la póliza de seguros de nuestra embarcación.
- Qué titulaciones existen, tanto profesionales como de recreo, en los distintos ámbitos de la navegación y del buque/embarcación (puente y máquinas) y con qué titulaciones podemos patronear o explotar comercialmente cada tipo de embarcación. Recordamos que una titulación no adecuada podría suponer una no cobertura en caso de un siniestro relacionado con la navegación.

En el apartado dedicado al análisis de las condiciones particulares de las pólizas inglesas y españolas hemos expuesto la documentación necesaria para saber:



-Qué legislación es aplicable a cada póliza, independientemente de la naturaleza de la misma. Hemos aprendido que la mayoría de casos, las embarcaciones de recreo, con bandera española -o no-, cuyo armador sea residente en España y la póliza contratada con las condiciones españolas, su legislación aplicable será la española.

Hemos concluido el tema explicando que, **en términos generales**, para embarcaciones pequeñas de recreo, es **más recomendable** el uso de las **cláusulas españolas**, puesto que cuentan con una legislación recién actualizada.

Para embarcaciones de grandes esloras y grandes valores, que realizarán trayectos largos, es más recomendable la póliza inglesa debido al tipo de coberturas adicionales que ofrecen (piratería, guerra, huelgas...). También podremos tener en cuenta estos clausulados si queremos contratar coberturas de robo, que en las condiciones inglesas son mucho más amplias.

Por otra parte, de aquellos temas más concretos -como pueden ser el estudio del mercado español de embarcaciones- hemos llegado a diversas conclusiones, antes expuestas extensamente, que resumiremos aquí de nuevo:

Si solo buscamos **primas económicas**, en la mayoría de casos es más barata la **contratación online** de las pólizas.

No obstante, **las pólizas más específicas** -como pueden ser aquellas de embarcaciones con fines lucrativos- **no son ofertadas por internet**, por la complejidad que suponen las mismas.

Se deben tener en cuenta los descuentos realizados por los agentes a clientes con múltiples pólizas. Este tipo de descuento, vía web, según los datos recopilados no nos ha parecido que se tuviera en cuenta el nombre del tomador a la hora de calcular el precio (no obstante, no estamos cien por cien seguros).

Otro de los factores (**muy poco conocido por el público en general**) que hay que tener en cuenta, es que los agentes tienen la posibilidad -notablemente limitada- de dar cobertura a siniestros que -según la póliza- no quedarían amparados. Este es un hecho en los seguros, que se debe a que, en algunas ocasiones, ante la posibilidad de perder un cliente importante, se prefiere abonar el coste de la reparación a perder el conjunto de las primas.

Conociendo todos estos factores, así como el factor precio de la prima, cada uno debe analizar qué tipo de contratación es más conveniente para su situación particular.



**El único caso** en que, de forma general, se puede recomendar la **contratación online** es el de la modalidad más nueva de seguros: **los seguros por días o semanas**. Esto es debido a que este tipo de seguro fue creado para ser contratado remotamente.

Finalmente, realizando un pequeño análisis estadístico del mundo náutico y aplicándolo al del seguro y teniendo en cuenta los factores económicos y tecnológicos que marcan la evolución de los sectores, podemos decir que:

Pese a **no haber perdido número de pólizas contratadas**, estas se han estancado en los últimos años debido a la crisis económica. Podemos decir que es así debido a la **reducción del coste medio por prima**, valor descendiente desde el inicio de la recesión (pasando en de 422€ en 2007 a 312€ en 2012, una reducción del 26% de media por prima).

También debemos tener en cuenta cómo **ha cambiado el entorno** en estos años, donde **internet, las aplicaciones móviles**, el alquiler de embarcaciones y la economía colaborativa (compartir embarcaciones, en nuestro sector) **han crecido** de forma desorbitada. Teniendo en cuenta estas nuevas infraestructuras y formas de explotación del mercado náutico, el sector asegurador, mediante la implantación de **la contratación online podría ofrecer nuevas soluciones para el mercado low-cost**, altamente aclamado por la juventud.

A nivel personal, creo que con un pequeño **impulso a los seguros por día se podría recuperar una parte de la flota que se dejó de utilizar por culpa de la recesión económica**. No obstante, para favorecer esta recuperación es necesaria una buena infraestructura vía app y una legislación favorable, permitiendo mantener bajos los costes y una rápida forma de contratación, casi instantánea.

Por ello, extraemos:

- Actualmente sigue siendo más rentable -teniendo en cuenta la poca diferencia de precios- realizar las contrataciones de seguros vía correduría/agencia.
- Los medios de contratación web ofrecen, en términos generales, muchas menos opciones de las que tenemos al realizar las mismas peticiones a corredores/agentes.
- Los seguros por días, en embarcaciones, son un mercado muy interesante debido a la baja cantidad de salidas anuales de las mismas y la rápida contratación de las pólizas.

Por todas estas distintas razones esperamos que este documento haya resultado útil para el lector y, así mismo, haya resuelto todas las dudas que pudiera tener sobre el seguro marítimo de embarcaciones.



## 13. BIBLIOGRAFÍA

### 13.1 Legislación y otros textos legales consultados

España. **LEY 50/1980, de 8 de octubre. de Contrato de Seguro.** JEFATURA DEL ESTADO (1980). *Publicada en el BOE n. 250 del 17 de octubre de 1980.*

España. **Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas.** MINISTERIO DE PRESIDENCIA (1999). *Publicada en el BOE nº 103 el viernes 30 de abril de 1999.*

España. **Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, por el que se establecen los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en la mar y se determinan las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección.** MINISTERIO DE FOMENTO (1999). *Publicado en el BOE nº218 el sábado 11 de septiembre de 1999.*

España. **Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados.** MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA (2004). *Publicada en el BOE nº 267 el viernes 5 de noviembre de 2004.*

España. **Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.** MINISTERIO DE FOMENTO (2009). *Publicado en el BOE nº. 159 del jueves 2 de julio de 2009.*

España. **Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.** MINISTERIO DE FOMENTO (2011). *Publicada en el BOE nº 253 el jueves 20 de octubre de 2011.*

España. **Orden FOM/1634/2013, de 30 de agosto, por la que se aprueban las tarifas por los servicios prestados por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.** MINISTERIO DE FOMENTO (2013). *Publicado en el BOE nº 219 el jueves 12 de septiembre de 2013.*

Europa. **DIRECTIVAS - DIRECTIVA 2013/53/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 20 de noviembre de 2013 relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, y por la que se deroga la Directiva 94/25/CE (Texto pertinente a efectos del EEE).** EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA. Publicado el 28 de diciembre del 2013 en el Diario Oficial de la Unión Europea.



España. **Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.** JEFATURA DEL ESTADO (2014). *Publicada en el BOE nº 180 el viernes 25 de Julio de 2014.*

España. **Real Decreto 804/2014, de 19 de septiembre, por el que se establecen el régimen jurídico y las normas de seguridad y prevención de la contaminación de los buques de recreo que transporten hasta doce pasajeros.** MINISTERIO DE FOMENTO (2014). *Publicada en el BOE nº 253 el sábado 18 de octubre de 2014.*

España. **Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo.** MINISTERIO DE FOMENTO (2014). *Publicada en el BOE nº 247 el sábado 11 de octubre de 2014.*

España. **Orden HAP/2763/2015, de 17 de diciembre, por la que se aprueban los precios medios de venta aplicables en la gestión del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones e Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte.** MINISTERIO DE HACIENDA Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS (2015). *Publicada en el BOE nº304 el lunes 21 de diciembre de 2015.*

España. **Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes.** MINISTERIO DE FOMENTO. *Publicado el martes 15 de marzo de 2016.*

España. **Orden HFP/1895/2016, de 14 de diciembre, por la que se aprueban los precios medios de venta aplicables en la gestión del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones e Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte.** MINISTERIO DE HACIENDA Y FUNCIÓN PÚBLICA (2016). *Publicada en el BOE nº 304 el sábado 17 de diciembre de 2016.*

España. **Orden HFP/1258/2017, de 5 diciembre, por la que se aprueban los precios medios de venta aplicables en la gestión del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones e Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte.** MINISTERIO DE HACIENDA Y FUNCIÓN PÚBLICA (2017). *Publicada en el BOE Nº 301 el viernes 22 de diciembre de 2017.*

## 13.2 Condicionados, pólizas, publicaciones y trabajos consultados

ZURICH INSURANCE PLC (2013). **Zurich Náutica - Condiciones Generales de Garantías.** febrero 2013



PLUS ULTRA, SEGUROS GENERALES Y VIDA, S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS (2014). **CONDICIONES GENERALES DEL CONTRATO DE SEGURO DE EMBARCACIONES DE RECREO – YATES PLUS.** 2014

MGS, Seguros y Reaseguros S.A (2010). **Condiciones Generales Módulo Básico Seguro de EMBARCACIONES DE RECREO.** Febrero 2010

METRÓPOLIS SEGUROS, S.A. CIA NACIONAL DE SEGUROS Y REASEGUROS (2012). **METRÓPOLIS YATES condiciones generales.** 2012

LIBERTY SEGUROS, Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A (2014). **Condiciones Generales – LIBERTY EMBARCACIONES DE RECREO.** 2014

ARAG SE, Sucursal en España (2013). **ARAG embarcaciones de recreo – conoce tu seguro.** 2013

FRANCISCO ANET LEPREVOST (2009). **METODOLOGIA EN LA PERITACION DE DAÑOS EN LAS EMBARCACIONES DE RECREO.** Proyecto de fin de carrera. Universitat Politècnica de Catalunya – Facultat de Nàutica de Barcelona. Departamento de ciencias e ingeniería náuticas. 2009

JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ DE VEGA LÓPEZ (2014). **ANÁLISIS Y PREVENCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO BASADO EN LOS INFORMES PERICIALES MARÍTIMO.** Tesis Doctoral. Universidad Rey Juan Carlos – Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Departamento de Economía Aplicada I. MADRID, 2014

PANTAENIUS. Agencia de suscripción de seguros náuticos (2013). **SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PANTAENIUS (SRCP) (12.1003/ESP/0113).** 2013

PANTAENIUS. Agencia de suscripción de seguros náuticos (2013). **CONDICIONES GENERALES PANTAENIUS (CGP) (12.1005/ESP/0314).** 2013

PANTAENIUS. Agencia de suscripción de seguros náuticos (2012). **SEGURO MULTIRRIESGO PANTAENIUS (SMP) (12.1002/ESP/0111).** 2012

PANTAENIUS. Agencia de suscripción de seguros náuticos (2013). **PANTAENIUS-YACHT-HULL-CLAUSES (PYHC) 21001/ESP/0109.** 2013



FIATC MUTUA DE SEGUROS Y REASEGUROS A PRIMA FIJA (2006). **Seguro de embarcaciones de recreo condiciones generales.** Mayo 2006

GENERALI ESPAÑA, S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS (2017). **CONDICIONES PARTICULARES DEL SEGURO GENERALI NAUTICO - RESPONSABILIDAD CIVIL.** Diciembre 2017

FÉLIX RUIZ-GÁLVEZ VILLAVERDE (2014). **PRINCIPIOS BÁSICOS del SEGURO MARÍTIMO.** Madrid, diciembre 2014.

FÉLIX RUIZ-GÁLVEZ VILLAVERDE (2015). **LOS PRINCIPIOS BÁSICOS del CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO.** Madrid, noviembre 2015.

FÉLIX RUIZ-GÁLVEZ VILLAVERDE (2016). **SEGUROS DE CONSTRUCTORES Y REPARADORES DE BUQUE.** Madrid, Actualización de enero 2016.

FÉLIX RUIZ-GÁLVEZ VILLAVERDE (2016). **SEGURO MARÍTIMO DE BUQUES. SEGURO DE CASCOS.** Madrid, Actualización de enero 2016.

ICOMIA LIBRARY (2014). **2013 Boating Industry Statistics Book.** Noviembre de 2014.

ANEN (2016). **El mercado de embarcaciones de recreo Enero-Julio 2016.** Septiembre de 2016.

ANEN Y MSI (SISTEMAS DE INTELIGENCIA DE MERCADO) (2008). **El mercado de embarcaciones de recreo 2001-2007.** Enero 2008.

ANEN Y MSI (2009). **Embarcaciones de Recreo enero – diciembre 2008.** Febrero de 2009.

ANEN Y MSI (2010). **El Mercado de Embarcaciones de Recreo enero – diciembre 2009.** 12 de enero de 2010

ANEN Y MSI (2011). **El Mercado de Embarcaciones de Recreo enero – diciembre 2010.** 11 de enero de 2011.

ANEN Y MSI (2012). **El Mercado de Embarcaciones de Recreo enero – diciembre 2011 .** 17 de enero de 2012.





ANEN Y MSI (2013). *El Mercado de Embarcaciones de Recreo enero – diciembre 2012*. 16 de enero de 2013

ANEN Y MSI (2014). *El Mercado de Embarcaciones de Recreo enero – diciembre 2013*. 9 de enero de 2014.

ANEN Y MSI (2015). *El mercado de embarcaciones de Recreo enero – diciembre 2014*. (2015)

ANEN Y MSI (2016). *El mercado de embarcaciones de Recreo enero – diciembre 2015*. (2016)

ANEN Y MSI (2015). *El Mercado de Embarcaciones de Recreo Alquiladores 2010-2014*. 2015

### 13.3 Consulta de páginas web, artículos e información online

-Helvetia Compañía Suiza de Seguros y Reaseguros, S.A. **Información corporativa y contacto de la empresa**. [En línea]. Helvetia [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <<https://www.helvetia.es> y <https://www.helvetia.es/compa%C3%B1ia/parte-de-un-gran-grupo> >

METRÓPOLIS SEGUROS, S.A. CIA NACIONAL DE SEGUROS Y REASEGUROS. **Información corporativa y contacto de la empresa**. [En línea]. Metrópolis [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <<http://www.metropolis-sa.es> , <https://www.metropolis-seguros.com/> y [https://www.axesor.es/Informes-Empresas/101313/METROPOLIS\\_SA\\_COMPANIA\\_NACIONAL\\_DE\\_SEGUROS\\_Y\\_REASEGUROS.html](https://www.axesor.es/Informes-Empresas/101313/METROPOLIS_SA_COMPANIA_NACIONAL_DE_SEGUROS_Y_REASEGUROS.html) >

- PATRIA HISPANA S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS. **Información corporativa y contacto de la empresa**. [En línea]. Patria Hispana [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <<http://www.patriahispana.com> y <http://www.patriahispana.com/DescubraPH/NuestraHistoria.aspx> >



MAPFRE SEGUROS GENERALES COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A. **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. Mapfre [Consultado: diciembre 2016].

Disponible en: <<https://www.mapfre.es> y <https://www.mapfre.com/corporativo-es/acerca-mapfre/quienes-somos/>>

- Allianz Compañía de Seguros y Reaseguros S.A. **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. Allianz [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <<https://www.allianz.es> y <https://www.allianz.es/descubre-allianz/grupo-allianz>>

- Allianz Compañía de Seguros y Reaseguros S.A. **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. Zurich [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <<https://www.zurich.es> y <https://www.zurich.es/es-es/conocenos/grupo-zurich>>

- SEGUROS CATALANA OCCIDENTE SA DE SEGUROS Y REASEGUROS. **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. Catalana Occidente [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: < <http://www.seguroscatalanaoccidente.com> y <https://www.seguroscatalanaoccidente.com/esp/conocenos>>

- Bilbao, Compañía Anónima de Seguros y Reaseguros. **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. Seguros Bilbao [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: < [www.segurosbilbao.com](http://www.segurosbilbao.com) y <https://www.segurosbilbao.com/esp/conocenos> >

- *Plus Ultra Seguros Generales y Vida, S.A. de Seguros y Reaseguros.* **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. Plus Ultra Seguros [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <[www.plusultra.es](http://www.plusultra.es) y <https://www.plusultra.es/esp/conocenos>>

- LIBERTY SEGUROS Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A. **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. Liberty Seguros. [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <<http://www.libertyseguros.es> y <http://www.libertyseguros.es/sobre-liberty/por-que-elegirnos/nuestra-solvencia>>



- LIBERTY SEGUROS Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A. **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. Génesis Seguros. [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <[www.genesis.es](http://www.genesis.es) y <https://www.genesis.es/genesis>>

- Caja de Seguros Reunidos Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A. "CASER". **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. Caser Seguros. [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <<http://www.caser.es> y <https://www.caser.es/conocenos> >

- Generali España, Sociedad Anónima de Seguros y Reaseguros. **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. Generali Seguros. [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <<http://www.generalis.es> y <https://www.generalis.es/quienes-somos>>

- ARAG COMPAÑIA INTERNACIONAL DE SEGUROS Y REASEGUROS SA. **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. Arag. [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <<http://www.arag.es> y <https://www.arag.com/company/self-conception/>>

- FIATC MUTUA DE SEGUROS Y REASEGUROS A PRIMA FIJA. **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. Fiatc. [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <<http://www.fiatc.es> y <https://www.fiatc.es/informacion-corporativa>>

- AXA SEGUROS GENERALES, S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS. **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. Axa Seguros. [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <<http://www.axa.es> >

- RGA Seguros Generales Rural S.A. de Seguros y Reaseguros. **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. Seguros RGA. [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <<http://www.seguorsrga.es> y <http://www.seguorsrga.es/corporativo/Paginas/quienes-somos.aspx>>

- MURIMAR VIDA SEGUROS Y REASEGUROS SA. **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. Murimar Seguros. [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <<http://www.murimar.com> y <http://www.murimar.com/seccion/9/Acerca-de-Murimar/>>

- REALE SEGUROS GENERALES. S.A. **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. Reale Seguros. [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <<http://www.reale.es>,  
<https://www.reale.es/es/quienes-somos/la-compania/informacion-economica> y  
<https://www.reale.es/es/quienes-somos/la-compania/estructura-organizativa>>

PANTAENIUS SPAIN, S.L. AGENCIA DE SUSCRIPCIÓN. **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. Pantaenius. [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <[www.pantaenius.es](http://www.pantaenius.es)>

- Mutua Tinerfeña, Mutua de Seguros y Reaseguros a Prima Fija. **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. Mutua Tinerfeña. [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <[www.mutuatfe.com](http://www.mutuatfe.com) y <http://www.mutuatfe.es/informe-situacion-financiera-solvencia/>>

- A.M.A. AGRUPACIÓN MUTUAL ASEGURADORA. **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. AMA Seguros. [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <<http://www.amaseguros.com> y <http://www.amaseguros.com/historia-ama>>

-ROYAL & SUN ALLIANCE INSURANCE PLC SUCURSAL EN ESPAÑA. **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. Información RSA Group Seguros. [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <[www.rsagroup.com](http://www.rsagroup.com) y <https://www.rsagroup.com/who-we-are/>>

- MGS, Seguros y Reaseguros S.A. **Información corporativa y contacto de la empresa.** [En línea]. MGS Seguros. [Consultado: diciembre 2016]. Disponible en: <[www.mgs.es](http://www.mgs.es) y

<https://www.mgs.es/wps/quienes-somos>>

www.Statista.com. **Ilustración 11 – Average anual boating days\* by boat type in the U.S. 2013.** [En línea]. Statista. [Consultado: mayo 2017]. Disponible en:  
<<https://www.statista.com/statistics/240522/recreational-boating--average-annual-boating-days-in-the-us>>

Www.Wikipedia.com. **Desastre del Exxon Valdez.** Última edición del artículo febrero 2017. [En línea]. Wikipedia. [Consultado: octubre 2017]. Disponible en:  
<[https://es.wikipedia.org/wiki/Desastre del Exxon Valdez](https://es.wikipedia.org/wiki/Desastre_del_Exxon_Valdez)>

Salvamento marítimo (@Salvamentogob). **“¡Cuidar el motor es invertir en seguridad! la gran mayoría de los remolques se evitarían con un mantenimiento adecuado del motor. Te invitamos a leer las recomendaciones de @salvamentogob http://bit.ly/1wMPKxP ” (ilustración 2).** [En línea]. Twitter. [Imagen descargada: diciembre 2017]. Disponible en:  
<<https://twitter.com/salvamentogob/status/930089026404614144>>

EFE. **Un incendio en port fórum calcina diez barcos (Ilustración 4).** [En línea]. Nauta 360. [Imagen descargada: mayo 2017]. Disponible en: <  
<http://www.expansion.com/nauta360/turismo-puertos/2017/04/09/58ea3a0ee2704ea6418b4590.html> >

Alfonso Bonet. **Puma 34 “Kyo” en venta – Equipamiento (Ilustración 35).** [En línea]. Alfonso Bonet1. [Imagen descargada: diciembre 2017]. Disponible en:  
<<https://alfonsobonet1.wixsite.com/puma34/equipamiento-1>>

5 stars motor cruisers. **Azimut Flybridge 60 (ilustración 36).** [En línea]. 5starsmotorcruisers. [Imagen descargada: diciembre 2017]. Disponible en:  
<<http://5starmotorcruisers.com.au/boats/azimut-flybridge-60/#prettyPhoto>>

Ministerio de fomento. **Nàutica de recreo -> Documentación administrativa -> Abanderamiento, matrícula y registro -> Abanderamiento.** [En línea]. Fomento. [Consultado: marzo 2017]. Disponible en:  
<[http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/MARINA\\_MERCANTE/NAUTICA\\_DE\\_RECREO/Documentos\\_administrativos/Matricula\\_de\\_embarcaciones/Abanderamiento/](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/MARINA_MERCANTE/NAUTICA_DE_RECREO/Documentos_administrativos/Matricula_de_embarcaciones/Abanderamiento/)>



## 13.4 Comparadores de seguros online

Terránea 2000 Correduría de Seguros, S.L. **Comparación de distintos tipos de modalidad de pólizas de seguros marítimos en cada uno de los modelos de embarcación presentados en el apartado 7 del presente trabajo.** [En línea]. Terránea. [Consultado: octubre, noviembre y diciembre 2017]. Disponible en: <<https://www.terranea.es/seguros-barcos-y-embarcaciones-de-recreo/comparador-seguros-barcos-de-vela.aspx>>

RASTREATOR.COM LIMITED Sucursal en España. **Comparación de distintos tipos de modalidad de pólizas de seguros marítimos en cada uno de los modelos de embarcación presentados en el apartado 7 del presente trabajo.** [En línea]. Rastreator. [Consultado: octubre, noviembre y diciembre 2017]. Disponible en: <<http://www.rastreator.com/seguros/articulos-destacados/seguro-de-embarcaciones.aspx>>

Calcula Precios SL. **Comparación de distintos tipos de modalidad de pólizas de seguros marítimos en cada uno de los modelos de embarcación presentados en el apartado 7 del presente trabajo.** [En línea]. Calcula tu seguro. [Consultado: octubre, noviembre y diciembre 2017]. Disponible en: <<http://www.calculatuseguro.com/seguros-embarcaciones/>>

Riesgos Especiales Correduría de Seguros S.A. **Comparación de distintos tipos de modalidad de pólizas de seguros marítimos en cada uno de los modelos de embarcación presentados en el apartado 7 del presente trabajo.** [En línea]. Segurclick. [Consultado: octubre, noviembre y diciembre 2017]. Disponible en: <<https://www.segurclick.com/form/cuestionario-embarcacion-allianz.php>>

